8/17
Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2017
66. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *103 von Märklin*
- *425 von Brawa*

Werkstatt:
- *Große Echtholzbrücke*
- *Licht-Computer*

Weißeritztalbahn feiert
Wieder bis Kipsdorf

Abstellung vor 40 Jahren
Dresdener 01 geht der Dampf aus

Ende des Schiebedienstes im Spessart

Tschüss Rampe!



14 Auf's Abstellgleis geschoben

Die berühmte Spessartrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken existiert nicht mehr. Nach jahrelangen Bauarbeiten hat die DB AG eine Neubaustrecke in Betrieb genommen, die den Schiebedienst im Spessart überflüssig macht. Ein Abschied für immer.

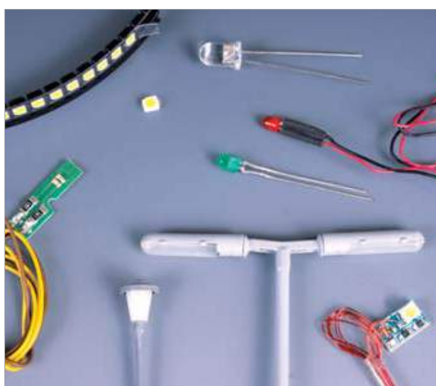


Titel: 151 im Spessart
Foto: Dirk Höllerhage



26 Dampfend von Dipps nach Kips

Die Weißeritztalbahn verkehrt nun wieder auf ihrer Gesamtstrecke bis hinauf nach Kipsdorf.



64 Lichtspiele auf der Modellbahn

Ein digitaler Lichtcomputer sorgt für zahlreiche realistische Beleuchtungseffekte im Modell.



84 Irgendwo am Kurischen Haff

Im früheren Ostpreußen ist die originelle Kleinbahn von Magnus Zick angesiedelt.


FOTO: KARSTEN FUCHS

Blühende Landschaften durchfährt 202 484 der CLR am 17. Juni 2017 mit ihrem DPE 24414 zwischen Pressig-Rothenkirchen und Magdeburg.

TAG DER OFFENEN TÜR BEI PIKO

Mit historischen Loks ins Piko-Werk


FOTO: SASCHA DUWE

Wieder auf der Rückfahrt nach Leipzig präsentierte sich 250 137 der LEG in Großkorbetha im warmen Abendlicht vor der Linse des Fotografen.

☐ Bereits zum zehnten Mal lud Piko am 17. Juni 2017 zum Tag der offenen Tür in sein Sonneberger Werk ein. Wie üblich, hatten die zahlreichen Besucher die Möglichkeit, mit Sonderzügen anzureisen, wenn auch diesmal nicht direkt bis in die thüringische Spielzeugstadt. Aufgrund von Bauarbeiten und einer damit verbundenen Streckensperrung mussten die Fahrgäste die Zubringerzüge bereits in Pressig-Rothenkirchen verlassen, sie wurden im Anschluss mit Bussen weiter nach Sonneberg gebracht. Neben Sonderzügen aus Würzburg, gefahren mit Barbara Pirchs 194 158, und aus Magdeburg, bespannt mit 202 484, boten die Dampflokfreunde Berlin e.V. einen Sonderzug von Berlin über Jüterbog, Leipzig und Naumburg nach Pressig an, für den die bordeauxrote 155 110 der WFL bereitgestellt wurde. Einen weiteren Zug, geführt von der ebenfalls bordeauxroten 250 137 der LEG, organisierte das Eisenbahnmuseum Leipzig. Hier führte die Fahrtroute via Halle und Merseburg. Während der Zug von 250 137 stilecht aus Reko- und Neubauwagen der DR gebildet war, hatten sich in den Sonderzug von 155 110 noch einige Vorkriegs-Eilzugwagen gemischt.


FOTO: STEFAN WINKLER

Auch Streckensperrungen haben manchmal ihr Gutes: Weil der Schienenweg von Coburg gesperrt war und die Züge zum Tag der offenen Tür bei Piko diesmal nur bis Pressig-Rothenkirchen fuhren, verschlug es die Lok 194 158 von Frau Pirch endlich einmal in den Frankenwald. So hatte ich Gelegenheit, einige Bilder dieser Lok zu machen. Das war für mich das absolute High-Light dieses Samstags, denn die Frankenwaldrampe war ja bis etwa 1985 eine Hausstrecke der E 94. Ich besuchte den Bahnhof Steinbach am Wald, wo die Garnitur geparkt war, denn der Bahnhof Pressig-Rothenkirchen war bereits vollgestellt. Weitere Fotos entstanden dann auf der Rampenstrecke nach Süden und in Neukenroth in den Nähe von Kronach. Zur Überraschung anderer Besucher und auch von Frau Pirch, die sogar mal vom Führerstand kam, hatte ich meinen Audi 60 von 1971 mitgebracht. Mit so einem Fahrzeug war ich schon vor 35 Jahren im Frankenwald zum Fotografieren unterwegs. *Stefan Winkler*



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Schwere Schäden zog die Entgleisung dreier Güterwagen auf der Murrbahn nach sich. Ein Waggon rutschte eine Böschung hinunter, die beiden anderen Wagen kamen neben dem Gleis zum Stehen.

ENTGLEISUNG AUF DER MURRBAHN

Massive Behinderungen

☐ Ab dem frühen Abend des 15. Juni 2017 herrschte Stillstand auf der Murrbahn (Stuttgart – Crailsheim – Nürnberg), nachdem in Michelbach (Bilz) drei Leerwaggons am hinteren Teil eines Güterzuges auf der eingleisigen Bahnstrecke entgleist waren. Zwei Wagen kamen neben den Schienen zum Stehen, ein dritter Waggon durchschlug eine Lärmschutzwand und rutschte über eine Böschung. Dabei wurden die Gleise und der Oberbau rund um die Unglücksstelle auf einer Gesamtlänge von etwa vier Kilometern erheblich beschädigt, der Zugbetrieb zwischen Gaildorf und Schwäbisch Hall musste über mehrere Tage hinweg unterbrochen werden. Zwischen Gaildorf West und Schwäbisch Hall-Hessental wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Fernverkehrszüge der Linie 61 (Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe) verkehrten ab Montag, dem 19. Juni, wieder über Schorndorf – Aalen von/bis Crailsheim, jedoch nicht nach und von Nürnberg, da die Strecke dort durch eine zusätzliche Baumaßnahme im Bereich Dombühl blockiert ist.



FOTO: EDUARD SASSMANN

■ *Ein österreichisch-ungarischer Sonderzug: Zum traditionellen Heizhausfest in Bratislava (Pressburg) verkehrte am 17. Juni 2017 ein Dampfzug, bespannt mit der 52.100 (Österreich) und der 424.247 (Ungarn), von Wien bis direkt in das nationale Eisenbahnmuseum in der slowakischen Hauptstadt. Bei der Ausfahrt des k.u.k. Sonderzuges aus Bratislava hl.st. führte 424.247 den Zug an.*

ZUKUNFTSFÄHIG!



Stefan Alkofer

Der BDEF (Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.), mitgliederstärkster Verband für Schienenenthusiasten in Europa, trifft auf das meistgelesene deutschsprachige Eisenbahnmagazin – da kann doch eigentlich nichts mehr schief gehen?

Liebe Leser, bemerkt haben Sie es schon seit Längerem: Der BDEF hat gemeinsam mit der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV) einen festen Platz im MEB. Anlässlich des kürzlich abgehaltenen 60. Verbandstags des BDEF wollen wie diese Liaison nun öffentlich bekanntgeben. Der MODELLEISENBAHNER ist das Organ dieser beiden traditionsreichen Verbände.

Neben der Freude darüber, dass sich der BDEF für den MEB entschieden hat, bin ich auch stolz auf die Teilhabe der SMV, ist sie doch quasi Nachfolgerin des Deutschen Modelleisenbahner-Verbandes (DMV), dessen Geschichte stets eng mit dem MEB verflochten war.

BDEF und SMV sind freundschaftlich verbunden, kooperieren anstatt zu konkurrieren, sei es mit gemeinsamen Messeständen oder beim Junior College. Zwei Verbände, die erkannten, dass es nötig ist, zusammenzuarbeiten, um in heutiger Zeit unser großartiges Hobby zu stärken.

Zu diesen beiden gesellt sich nun der MEB – drei starke Partner für eine gemeinsame Aufgabe: Wir wollen zusammen die Freude, das Wissen und das Interesse für die Eisenbahn in Vorbild und Modell bewahren und Vermehren.



Anlässlich des Sommerfestes im DB Museum pendelten die beiden Museumslokomotiven 212 372 und 140 423 mit einem farblich passenden Bm-Wagenpark zwischen dem DB Museum und dem Koblenzer Hauptbahnhof. Insgesamt wurden am Sonntag neun Pendelzugpaare gefahren.

DB MUSEUM KOBLENZ-LÜTZEL

Einer Legende zum Sechzigsten

☐ Beim traditionellen Sommerfest des DB Museums in Koblenz drehte sich in diesem Jahr alles um den 60. Geburtstag des Trans Europ Express (TEE). Aus diesem Anlass durfte der legendäre TEE „Rheingold", nun als „Rheingold-Express", am 17. und 18. Juni 2017 auf die Rheinstrecke zwischen Köln und Koblenz zurückkehren. 103 113 und E 10 1239 verkehrten vor dem extra eingerichteten Zugpaar TEE 5464/5465. Bei der Lokparade am 17. Juni präsentierte das DB Museum mit dem VT 11.5 einen weiteren TEE-Starzug der ersten Stunde. Die vierteilige Garnitur, zur der auch ein Gasturbinentriebkopf gehört, wurde aus Horb überführt und soll zunächst im Lützeler Museum verbleiben. Daneben standen zahlreiche weitere Vorführungen auf dem Programm, unter anderem wurden Mitfahrten auf dem „Adler" angeboten. Mit über 7000 Schaulustigen konnten auch die Besucherzahlen an die Rekordmarken der Vergangenheit heranreichen.

ZWISCHENHALT

■ **Die Neuvergabe der S-Bahn München** hat begonnen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat auf die Unterteilung in einzelne Lose verzichtet, die Vergabe des Gesamtnetzes kann deshalb nur an einen finanzkräftigen Bieter erfolgen. Bewerbungsschluss ist der 21. Juli 2017.

■ **Testlauf für den Biertransport** in Belgien gestartet. Die Lineas, die bisherige B-Logistics, hat am 13. Juni 2017 einen ersten Probezug mit 250 Tonnen Bier von Jupille in der Wallonie nach Ninove in Flandern gefahren. Im regulären Betrieb könnten durch solche Bier-Züge jährlich 5000 Lkw-Fahrten auf Belgiens Straßen ersetzt werden.

■ **Großauftrag aus Ägypten für GE:** Die ägyptische Staatsbahn hat eine Absichtserklärung zum Kauf von bis zu 100 Lokomotiven der Evolution-Serie von General Electric im Wert von rund 575 Millionen US-Dollar unterzeichnet.

■ **Einstieg der SNCF bei BLS Cargo** genehmigt. Die Wettbewerbsbehörden Deutschlands und der Schweiz haben dem Verkauf von 45 Prozent der BLS Cargo-Aktien von der BLS an die SNCF-Logistics zugestimmt.

■ **Mehr Güter auf die Schiene:** Der Landesverband Bayerischer Spediteure (LBS) pocht auf eine deutliche Stärkung des Schienengüterverkehrs. Um eine optimale Verzahnung der Verkehrsträger zu erreichen, müssten das Service- und Leistungsniveau der Eisenbahnen wesentlich steigen und auch deren regionale Vertriebskompetenzen.



FOTO: VOLKER THALHÄUSER

Unumstrittener Star der zweiten Museumsnacht in Arnstadt am 10. Juni 2017 war die Taigatrommel 120 274, die sich in perfekt gepflegtem Zustand präsentierte. Die Lok wurde im Jahr 1968 bei der Lokomotivfabrik Luhansk gebaut und ist erst seit einigen Wochen wieder betriebsfähig. Sobald der Einbau der neuen Indusi (PZB 90) erfolgt ist, soll die Lok wieder deutschlandweit zum Einsatz kommen.

DB AG

Bremsenergierückspeisung leicht gestiegen

Die Rückspeisequote der elektrischen Triebfahrzeuge der DB AG ist 2016 gegenüber dem Vorjahr um 0,6 auf 13,9 Prozent gestiegen. Wesentlichen Anteil daran hatte DB Regio mittels Ersatz lokomotivbespannter Züge konventioneller Antriebstechnik durch Triebzüge mit Drehstromantriebstechnik. Zukünftig sind hier durch die Ablösung weiterer Lokomotiven der Baureihen (BR) 111, 112 und 143 nennenswerte Steigerungen der Bremsenergierückspeisung zu erwarten. Im Fernverkehr ist dies nicht möglich, da nur noch Triebzüge und Lokomotiven mit rückspeisefähiger Drehstromantriebstechnik im Einsatz sind. Der zukünftige Einsatz von Triebzügen der ICE 4-Plattform anstelle der lokomotivbespannten IC und EC kann die Quote ein wenig verbessern, da dann weniger Energie an den Bremsen der Reisezugwagen vernichtet wird. DB Cargo setzte mit den Lokomotiven der BR 151 und 155 nur noch wenige Direktmotorlokomotiven ein. Auch hier ist die Bremsenergierückspeisung im Wesentlichen ausgereizt.

Bremsenergierückspeisung der DB-Gesellschaften

	2016	2015	2014
DB Regio			
Gesamtbezug Traktionsenergie (GWh)	4160,1	4350,9	4276,2
Bremsenergierückspeisung (GWh)	800,3	780,6	697,2
Anteil Bremsenergierückspeisung (%)	19,2	17,9	16,3
DB Fernverkehr			
Gesamtbezug Traktionsenergie (GWh)	2675,6	2445,6	2482,7
Bremsenergierückspeisung (GWh)	304,0	278,3	279,8
Anteil Bremsenergierückspeisung (%)	11,4	11,4	11,3
DB Cargo			
Gesamtbezug Traktionsenergie (GWh)	2233,9	2341,8	2477,4
Bremsenergierückspeisung (GWh)	153,4	159,7	153,0
Anteil Bremsenergierückspeisung (%)	6,9	6,8	6,2
Bremsenergierückspeisung insgesamt (GWh)	1257,7	1218,6	1130,0
Rückspeisequote DB (%)	13,9	13,3	12,2

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

☐ Lok 3002 der IR hat das Bombardier-Werk in Kassel am 8. Juni 2017 verlassen und ihre erste Reise nach Velim angetreten. Das Foto zeigt die neue Lokomotive auf der Bombardier-Anschlussbahn in Kassel. Die Bahngesellschaft IR hat insgesamt 62 dieser TRAXX-AC-Lokomotiven bestellt, die der Baureihe 187 sehr ähnlich sind. Äußerlich unterscheiden sich die Lokomotiven insbesondere durch die Klimageräte über den Führerstandsdächern. Interessant bei dieser Maschine ist auch die andere Anordnung des Führerpultes im Führerstand. Dieses befindet sich in Fahrtrichtung jeweils auf der linken Seite, rechts daneben wurde der Sitz für den Beimann platziert. Im Rangierbahnhof Kassel übernahm 139 558 von Railadventure die Maschine, um sie zum Versuchsring nach Velim zu befördern, wo erste Testfahrten unternommen werden sollen. Wir wollen von Ihnen wissen, in welchem Land die Lok künftig fahren soll?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Finnland". Gewonnen haben: Arzt, Michael, 15732 Schulzendorf; Braatz, Dirk, 37574 Einbeck; Büchele, Josef, 79576 Weil am Rhein; Cichoracki, Joachim, 38302 Wolfenbüttel; Dippel, Hartmut, 83098 Brannenburg; Engbers, Wolfgang, 48703 Stadtlohn; Hoffrén, Matti, FIN-71800 Siilinjärvi; Illemann, Karl-Heinz, 38640 Goslar; Jarc, Patrick, 71706 Markgröningen; Koch, Kurt, 14167 Berlin; Kugel, Manfred, 01169 Dresden; Marquardt, Heinz, 51399 Burscheid; Meyer, Andreas, 06766 Wolfen; Monninger, Dieter, 89537 Giengen (Brenz); Müller, Günter, 31303 Burgdorf; Musial, Norbert, 10997 Berlin; Nickel, Michael, 46519 Alpen; Oertel, Eric, 04103 Leipzig; Schumacher, Matthias, 07549 Gera; Strauß, Bernd, 04610 Meuselwitz.



FOTO: FELIX SERAPHIN

■ *Probleme bei der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB): Da gleich zwei ER 20 der MRB (223 054 und 223 055) ausgefallen waren, kam am 18. sowie vom 22. bis 24. Mai der ehemalige OLA-Lint 648 299 in je einem RE-Umlauf Leipzig–Chemnitz zum Einsatz, womit das Platzangebot stark eingeschränkt war. Ab 25. Mai half dann, wie schon so oft, wieder 223 152 der PRESS im Betrieb aus.*



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Mitte Juni wurde die als Fotomotiv bekannte Straßenbrücke über den ehemaligen Bf Möhren abgerissen. Ein Neubau soll an gleicher Stelle errichtet werden. Die entstandene Lücke passierte am 19. Juni der IC 2083 mit der kurzzeitig angemieteten 182 572. Nach Ankunft des Zuges in München ging die „Feuerlok" zurück an MRCE/TXL, für die Rückleistung wurde bereits die Lok 101 102 mitgeführt.*



FOTO: PHILIP HOFFMANN

■ *Die Lastprobefahrt ihrer V 180 nutzte die WFL am 8. Juni 2017 auch zugleich als Überführungsfahrt der eigenen 03 2155 von Brieske nach Nossen. Die Diesellok, eigentlich als 228 501 bezeichnet, hat im Rahmen ihrer neuen Hauptuntersuchung (Abnahmedatum 08.06.17) wieder ihre alte Lackierung samt historischer Betriebsnummer erhalten. Die Lok war früher als Werkslok 204 im Bestand der VEB Chemische Kombinate Buna. Das Foto entstand bei Schwarzheide.*



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Nach erfolgreicher Reparatur konnte die Lollo V 160 002 nun wieder im Einsatz beobachtet werden, hier am 8. Juni mit einem Aluzug von Spellen nach Koblenz bei Duisburg-Hamborn.

BROHLTAL-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

Lollo noch unterwegs

☐ Knapp ein Jahr ist es her, da erlitt die 1960 bei Krupp gebaute V 160 002 von Albert Merseburger einen Schaden bei der Beförderung des Aluzuges vom niederrheinischen Spellen nach Koblenz. Nun kommt die frisch reparierte Lollo wieder für die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) vor dem Aluzug Spellen – Koblenz zum Einsatz, da die kurzfristig als Ersatz eingesetzte 215 082 nun für längere Zeit anderweitig vermietet ist. Allerdings wird 216 002 voraussichtlich nur noch wenige Einsätze für die BEG erleben. Die weiterhin auffällige Ruß- und Geräuschentwicklung unter Last lässt vermuten, dass die vorherigen Schäden nicht zu 100 Prozent behoben werden konnten und die Motoreinstellungen auch noch nicht ideal sind. Außerdem erwartet man bei der BEG sehnsüchtig die eigene 218 386 aus dem AW Bremen zurück. Die Maschine erhält dort eine HU und sollte eigentlich bereits Anfang Juni in Brohl eintreffen. Der Grund für die Verzögerungen ist nicht bekannt.

1932 – 2017

Peter Willen

☐ Der bekannte Schweizer Eisenbahnfotograf Peter Willen (l. im Bild) verstarb am 14. Mai 2017 nach längerer Krankheit. Dem passionierten Fotografen und leidenschaftlichen Bahnfahrer verdanken wir Eisenbahnfreunde viele einzigartige, vor allem auch farbige Aufnahmen aus den 50er- bis 70er-Jahren. Er war jedoch nicht nur Chronist der Schweizer Eisenbahn, sondern auch häufig im Ausland unterwegs, wie die Aufnahme beweist. So weilte er unter anderem mit dem Herausgeber des MEB, Wolfgang Schumacher, (r.) in Polen.



FOTO: SLG. BERNARD WILLEN



FOTO: MARKUS BERGELT

■ *Blümchentod im oberen Erzgebirge: In den vergangenen Jahren waren meist nur Lkw oder einzelne Kesselwagen zum Einsatz gekommen, nun war erstmals seit 15 Jahren am 23. Mai wieder der große Zwickauer Unkrautvernichtungszug auf dem Netz der Erzgebirgsbahn unterwegs. Zuglok war 112 565, hier auf der Schwimmbadbrücke in Markersbach.*



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Für die Zulassung durch das EBA absolvierte der Coradia iLint 654 101, der weltweit erste Niederflur-Nahverkehrszug mit Brennstoffzellen-Antrieb, Ende Mai lauftechnische Messfahrten zwischen Roth und Weißenburg (Bay). Da der Zug noch nicht aus eigener Kraft fahren darf und zudem für die Messfahrten die Bremsanlage des Triebzuges ausgeschaltet werden musste, war er zwischen zwei Bremswagen, die einseitig mit Scharfenbergkupplung ausgerüstet sind, eingereiht. Die Firma VGT, eine Tochter des Herstellers Alstom, hatte zur Bespannung des Messzuges den GySEV-Taurus 182 523 in Franz-Joseph-Gedächtnisfarben angemietet.*



FOTO: SVEN JONAS

■ *Einen ganz besonderen Anblick bot der DGS 41859 (Köln-Eifeltor–Trieste Campo Marzio) am 7. Juni 2017: Vor die reguläre Zuglok, 151 018 der Lokomotion, war ein frisch lackierter Karlsruher Steuerwagen in „National Express"-Farben gespannt. Mit ein wenig Glück lässt sich der Wagen bald vor n-Wagen-Zügen, vornehmlich in Bayern, im Einsatz erleben. Die Betriebsnummer des außergewöhnlichen Wagens lautet übrigens D-TRAIN 50 82-34 241-3.*



FOTO: AXEL WITZKE

■ *Bessere Verbindungen zwischen den Metropolen des Ruhrgebiets, das verspricht der neue Rhein-Ruhr-Express (RRX) des Landes Nordrhein-Westfalen, der in einem Vorlaufbetrieb ab 2018 an den Start gehen soll. Langfristig sollen sieben Linien zwischen Koblenz, Aachen und Münster verkehren, dazu wurden 82 Triebzüge des Typs Desiro HC bei Siemens bestellt. Am 27. Mai 2017 überführte der Vectron 192 961 zwei neue DoSto-Mittelwagen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX). Das Bild zeigt den Zug kurz vor dem Haltepunkt Menden (Rheinland) auf der rechten Rheinstrecke.*

BREGENZERWALD-MUSEUMSBAHN

Großes Fest zum Dreißigsten



FOTO: DR. M. STRÄSSLE

Auch historische Dieselloks kamen anlässlich des 30-jährigen BWB-Jubiläums am 3. Juni 2017 zum Einsatz. Neben der putzigen D 1 „Hilde“ und der 2091.08 war dies die 2095.13, hier auf der Sporenegg-Brücke über die Bregenzer Ach.

□ Die Bregenzerwald-Museumsbahn (BWB) feierte am 3. Juni 2017 das 30-jährige Bestehen ihres Museumsbahn-Verkehrs mit einem Mehrzug-Betrieb zwischen Bezau und Schwarzenberg. Aus diesem Anlass schickte die BWB alle betriebsfähigen Dampf- und Dieselloks mit jeweils passenden Wagen-Garnituren auf die Strecke. Bei den Dampfloks waren dies die 1902 gebaute U 25 „Bezau“ und die Uh 102 von 1931. Als Überraschung wurde die neu beschaffte, frühere Wälderbahn-Diesellok 2092.01 präsentiert. Die Lok vom Typ HF 130-C wurde 1944 bei Gmeinder in Mosbach gebaut. Sie war zuerst für die Deutsche Heeresfeldbahn im Einsatz und gelangte nach dem Krieg zu den ÖBB, welche die Lok als Verschub- und Bauzug-Lok nutzten und bis zum Sommer 1980 mehrheitlich bei der Bregenzerwaldbahn einsetzten. Auf großes Interesse stießen die Pläne des Vereins-Obmanns, die Strecke der BWB mittelfristig wieder bis zum einstigen Bahnhof von Andelsbuch zu verlängern – für die Museumsbahn wäre dies ein außerordentlicher Gewinn.

■ *West-Legende in den neuen Bundesländern: Am 25. Mai 2017 gab es eine Überführungsfahrt der Gastlokomotiven aus Arnstadt nach Schwarzenberg zu den 25. Schwarzenberger Eisenbahntagen, welche vom 25. bis 28. Mai 2017 stattfanden. Zuglok war V 200 033 aus Hamm, eingereiht im Zug waren die 236 103, 91 6580, zwei Salonwagen sowie 120 274 aus Arnstadt. In Steinpleis, zwischen Werdau und Zwickau gelegen, konnte der Überführungszug aufgenommen werden.*



FOTO: DANIEL WOLF

ZEITREISE

Einst im Erzgebirge



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Mitten durch den Ort, teilweise parallel zur Straße, verlief die Bahnlinie von Walthersdorf nach Crottendorf.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Wenig deutet 30 Jahre später mehr auf eine normalspurige Eisenbahn neben der Straße hin.

■ Die nur 5,2 Kilometer lange Bahnstrecke von Walthersdorf nach Crottendorf war bei Eisenbahnfreunden aufgrund der Einsätze der Loks der Baureihe 86 überregional im Osten wie auch im Westen bekannt. Noch zu DDR-Zeiten gab es lange nach dem planmäßigen Ende der Einsätze der Tenderloks dort gelegentliche Sonderfahrten, oft auch mit regulären Zügen. Während die Strecke die DDR überlebte, kam Mitte der 1990er-Jahre das Ende der Personenzüge. Nach 107 Jahren fuhr am 30. Dezember 1996 der letzte Zug nach Crottendorf. Er wurde verstärkt durch den beliebten Speisewagen des Eisenbahnmuseums Schwarzenberg. Der Zug war sehr gut besetzt, wollten doch Anwohner und Eisenbahnfreunde die Möglichkeit nutzen, ein letztes Mal mit der Bahn nach Crottendorf zu fahren. Güterverkehr gab es zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr, so dass der Strecke nur die Gesamtstilllegung blieb. Doch die typisch für Sachsen als WC-Linie bezeichnete Strecke lebt in der Erinnerung zahlreicher Eisenbahnfreunde weiter, auch wenn ihre Trasse nach der Entwidmung zum Bau eines Abwasserkanals unter der Erde genutzt wurde. Oberirdisch ist heute radeln angesagt.

Schieben einstellen!



Mit 4000 Tonnen ab durch die Röhre: 151 077 und 045 haben den Ganzzug am 7. Juni 2016 die Spessart-Rampe hinaufgeschoben und an der Betriebsstelle Heigenbrücken West bereits abgesetzt.



FOTOS (2): JOACHIM SEYFERTH

„Schieben einstellen“: Das Signal Sp 1 stand etwa 500 Meter vor dem Westportal des Schwarzkopftunnels. Nun steht es symbolisch für die gesamte alte Spessart-Rampe.



FOTO: MICHAEL MANN

Erster Tag der neuen Strecke: IC 721 nach Essen schwenkt am 19. Juni von der Neubau- auf die alte Strecke ein. Dort stehen, fast symbolisch, die alten Prellböcke der Laufacher Schublokstutzen.

Abschied von der klassischen Eisenbahn

Seit dem 19. Juni 2017 ist im Spessart alles anders: Die Bahn nutzt vier statt einen Tunnel, der Schiebebetrieb gehört der Vergangenheit an, und in den Orten an der Strecke wird es leise. Die Neubaustrecke ist in Betrieb.

Schieben einstellen!

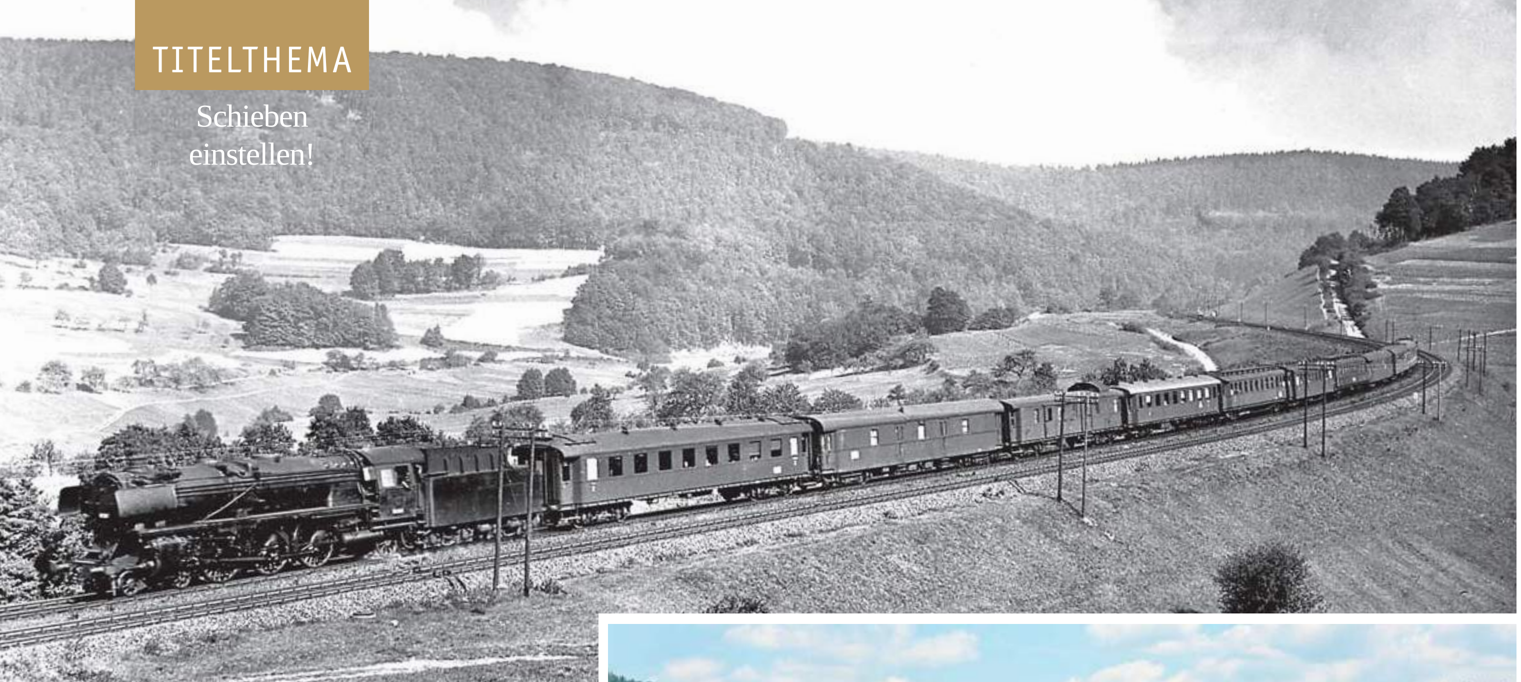
Die Kosten, der Lärm, der Fahrzeitgewinn – Themen, die schnell zu kontroversen Diskussionen führen, egal um welches Neubauprojekt der Eisenbahn es sich handelt. Lohnt sich der Streit? Wesentlich ist doch, dass nicht nur einseitig in Autobahnen oder Flughäfen, sondern weiterhin auch in das Netz der Bahn investiert wird, um den Schienenverkehr attraktiv zu gestalten.

Auf 450 Millionen Euro belaufen sich voraussichtlich die Baukosten, der Fahrzeitgewinn liegt bei wenigen Minuten – mehr als 100 Millionen also pro Minute. Anstatt des im Schwarzkopftunnel auf 70 km/h beschränkten Nadelöhrs steht künftig ein durchgängig mit 150 km/h befahrbarer Abschnitt zur Verfügung. Doch die Gründe für den Neubau der Spessartstrecke zwischen Laufach und Heigenbrücken liegen im Wesentlichen in anderen Bereichen: Es geht um die Integration auch



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Bei Hain begegnet 403 073 als ICE 724 dem bergwärts fahrenden RE 4611 im Bereich des in offener Bauweise entstehenden „Tunnels Hain“. Dessen Westportal entsteht im Bereich der schiebenden 111. In der Baugrube laufen Betonier-Arbeiten an Sohle, Wänden und Decke.





Während Carl Bellingrodt den D 503 mit 01 241 am 24. September 1949 in der damals noch vegetationsfreien Kurve bei Hain (Km 74,7) wohl völlig allein beobachtet hat, verfolgten Hunderte von Fotografen die Abschiedszüge am 25. Mai 2017, hier mit 218 460 „Conny“ und 50 3552. Wegen der Bauarbeiten am „Tunnel Metzberg“ bot sich nach vielen zugewachsenen Jahren wieder freie Sicht an gleicher Stelle.

dieser Strecke in die Zuständigkeit der Betriebszentrale in München und die Steuerung durch das (erweiterte) elektronische Stellwerk (ESTW) in Lohr.

Und: Die gut 120 Jahre währenden, notwendigen Schiebedienste entfallen. Die neue Rampe westlich von Heigenbrücken weist eine Steigung von nur noch 12,5 Promille auf, bei der bisherigen Strecke waren es 20 Promille. Bis zu einer Last von 1900 Tonnen kommen die Güterzüge nun ohne Hilfe über den Berg. Schwerere Züge werden, wie schon in den vergangenen Jahren oft praktiziert, ab Hanau über Elm und Jossa umgeleitet. Man will bei der DB AG unbedingt auf das aufwendige, betriebsbehindernde Nachschieben verzichten. Auf der neuen Trasse können auch KLV-Züge verkehren, ein weiterer großer Vorteil.

Jeglicher Schiebedienst im Spessart ist passé

Die Umgehungsstrecke führt durch vier neue Röhren, die alte Linie nur durch den Schwarzkopftunnel. Nun liegt der Scheitelpunkt nicht mehr westlich des alten Tunnels, an der Betriebsstelle Heigenbrücken West, sondern am östlichen Ende des „Tunnels Falkenberg“, am neuen Haltepunkt Heigenbrücken. Dort schwenkt die Neubautrasse ab. Der alte, mit Fahrdienstleiter besetzte Bahnhof Heigenbrücken hat ausgedient und wird zurückgebaut. Während des letzten Betriebstages auf der alten Stre-



Vier Tunnel-, zwei Trog- und drei Brückenbauwerke mussten für die „Umfahrungsspange Heigenbrücken – Laufach“ errichtet werden.



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Etwas weiter nördlich liegt die Neubautrasse unterhalb der alten Strecke. Am 29. Oktober 2014 passierte 411 573 mit ICE 29 die Baustelle „Trog Etzbachtal"/„Tunnel Hirschberg".

cke, am 15. Juni 2017, konnten die zahlreichen Fotografen dort einen Bn-Wagen entdecken. Er soll, auf Initiative der Gemeinde Heigenbrücken zu einem kleinen Museum umgebaut, an die nun historische Spessart-Rampe erinnern. Gleiches gilt für die beiden alten Tunnelportale, die trotz der nun anstehenden Verfüllung erhalten bleiben. Auch die Trasse der alten Strecke wird nicht abgetragen, sondern renaturiert, die alten Dämme dienen teilweise auch als Schallschutz.

Es wird also deutlich ruhiger werden in Heigenbrücken, aber auch in Hain und großen Teilen von Laufach. Die Tunnel, Trogbauwerke und Schallschutzwände machen es möglich, es handelt sich jetzt eben um einen modernen Verkehrsweg. Die Anwohner freuen sich – wenn die noch ausstehenden Arbeiten zum Rückbau der alten Strecke im November endlich abgeschlossen sein werden.

Die Eisenbahnfans trauern. Sie haben die letzten Tage und Wochen des klassischen Bahnbetriebs noch so gut es geht genossen. Höhepunkt des Ansturmes waren die Abschiedsfeierlichkeiten am 25. Mai, als vier Sonderzüge über die Strecke pendelten. Die beiden „Krokodile"

Am Scheitelpunkt: 58 1711 verschwindet auf dem Foto von 1928 samt Güterzug gleich im Schwarzkopftunnel. Die Schiebelok ist auf der nächsten Seite oben zu sehen. 87 Jahre später, am Abend des 6. November 2015, entschwindet 151 053 als Tfzf 65938 an selber Stelle nach getaner Schiebe-Arbeit in Richtung Laufach.



FOTO: RUDOLF KREUTZER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

FOTO: JOACHIM BÜGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



FOTO: RUDOLF KREUTZER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Von 1914 bis längstens 1947 war die 123 Tonnen schwere bayerische Gt 2 x 4/4, die spätere Baureihe 96, im Spessart-Schiebedienst tätig (Bild von 1928). Die Elektrifizierung im Jahr 1957 (siehe ab Seite 20) machte Dampffahnen zur Seltenheit. Umso beglückender für den Fotografen war die Sonderfahrt mit 01 150 am 3. Dezember 2016.



FOTO: CHRISTIAN LINDNER

194 158 und E 94 088, die Ozeanblau-Beige-Fraktion mit 140 423 und 218 460 sowie die Dampfloks 01 118, 50 3552 und CFL 5519 (BR 42) sorgten in unterschiedlicher Kombination vor Reise- und Güterzügen für Stimmung, obwohl es sich um die letzten Dampfzüge im Spessart handelte.

Das nahende Ende zeichnete sich ab, als am ersten Wochenende im Juni der Schiebelokstutzen in Laufach betrieblich gesperrt wurde und man begann, dort die Fahrleitung zu entfernen. Man benötigte die Fläche zur Montage neuer Weichen.

163 Jahre Spessart-Rampe, aber nur 14 Jahre Schiebedienst mit der Baureihe 151: Am 23. April 2013, als 151 071 ihren Zug verließ, war der Abschied zwar schon absehbar, aber noch in weiter Ferne. Am 15. Juni 2017 war mit 151 164 und 012 dann wirklich Schluss.





FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Zahllose, auch sehr bekannte Eisenbahnbilder wurden an dieser Stelle aufgenommen: Am 14. Juli 2017, dem letzten Abend mit Eisenbahnbetrieb im Bahnhof Heigenbrücken, entstand dieses Bild mit dem RE 4630.



Für 14 Tage wurden die Schiebeloks auf Gleis 5 in Laufach abgestellt, zur Freude der Fotografen, die nun vom Bahnsteig aus die Baureihe 151 hautnah erleben konnten.

Viel zu schnell kam er schließlich, der 15. Juni. Schon zu früher Morgenstunde waren die besten Fotoplätze besetzt. Am Vormittag wurden noch drei Güterzüge nachgeschoben, zuletzt rollten die beiden Schublokomotiven 151 012 und 164 noch einmal zusammengekuppelt den Berg hinauf und verabschiedeten sich mit langen Pfiffen von ihrem Arbeitsplatz. Die letzte Regionalbahn fuhr bergab, der letzte Güterzug talwärts, der letzte ICE (403 028 als ICE 621 nach München, siehe Bild unten) rollte laut trötend durch den Bahnhof Heigenbrücken und beendete um kurz vor 12 Uhr nach 163 Jahren das klassische Eisenbahnzeitalter im Spessart. □

A. Bauer-Portner

Geschichte: Das Ostportal des Schwarzkopftunnels bleibt zwar Gemeinde-Eigentum, doch kein Zug wird jemals mehr aus der Röhre kommen.

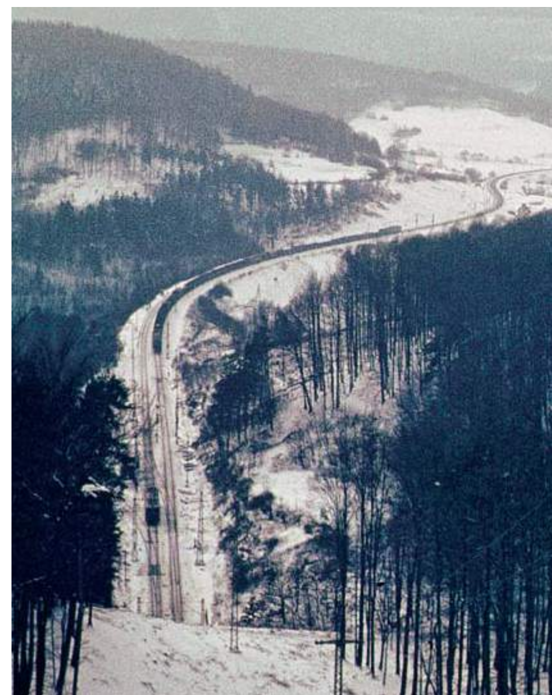
FOTOS (3): DIRK HÖLLERHAGE

Bereits vor Eröffnung des elektrischen Betriebs zwischen Würzburg und Aschaffenburg am 26. September 1957 haben E50 auf der Spessart-Rampe nachgeschoben, so am 15. September die nahezu fabrikneue E50019 des Bw Aschaffenburg.

60 Jahre Einheits-E-Loks der DB: Dazu gehören auch die E50. Dr. Rolf Brüning erinnert sich an die Einsätze im Spessart.

Schub mit Neubaulok

Vorab ein herzlicher Dank an meine Eltern, die mir Ostern 1957 eine DKW-Hummel geschenkt hatten. Seitdem war und ist die Spessartrampe eines meiner bevorzugten Reiseziele für Tagesausflüge. Im Sommer 1957 habe ich dort mehrfach Schwarz-Weiß-Fotos und Farbdias aufgenommen. Meine damaligen Bilder zeigen noch lange Güterzüge mit einer 44 davor und einer ab Aschaffenburg nachschiebenden 94. In Laufach waren im Lokschuppen noch Maschinen der Baureihe 95 zu Hause und eine dieser starken Loks ist dann zusätzlich hinter einen schweren oder alleine hinter einen leichteren Güterzug oder einen Reisezug gekommen. Nach Rückkehr aus England von einem mehrwöchigen Schü-



Beim Weg von Heigenbrücken über den Schwarzkopf hat sich ein Blick auf einen bergab fahrendem Güterzug und eine Schublok neben dem Stellwerk geboten.



Nach der Kletterpartie im Schnee hat sich am Westportal des Schwarzkopf-Tunnels E50 022 mit einem Eilzug gezeigt. Dabei hat der Fotograf so dicht am Gleis gestanden, dass der Bahnhof von Heigenbrücken am anderen Ende des Tunnels als Lichtfleck zu erkennen ist.

leraustausch in den Sommerferien bin ich so bald wie möglich wieder in den Spessart geknattert, und das war am 15. September. Zu meiner großen Enttäuschung waren die Dampfloks verschwunden, und in Laufach haben nach frischer Farbe duftende E50 gestanden, deren Lokführer sich liebevoll um verschmutzte Scheiben gekümmert haben.

Im Winter habe ich dann mit meinem Freund Robert einige Fotofahrten unternommen. Von Frankfurt sind wir per Eilzug nach Heigenbrücken gefahren und von dort der exakt über dem Schwarzkopf-Tunnel verlegten 15 kV-Speiseleitung folgend über den Berg geklettert, auf dem kürzesten Weg zur Blockstelle Heigenbrücken-West. Dort hat damals Valentin Brand öfters Dienst gehabt, so dass wir uns mit ihm und auch den dort tätigen Lokführern angefreundet haben. Als wir uns am 15. Dezember 1958 verabschieden wollten, um über den Berg nach Heigenbrükken zu klettern, hat Valentin vorgeschlagen, es sei doch viel bequemer, eine Schublok auf Leerfahrt nach Laufach zu begleiten und dort in den Zug nach Frankfurt zu steigen. Sofort hat er den nächsten Lokführer angesprochen, und der hat uns gerne mitgenommen. So nett waren die Eisenbahner früher. Der Einladung eines Strecken-

Freundschaft mit dem Blockwärter



Als „Schublok 2“ war E50 014 am 28. Januar 1958 eingeteilt. Direkt neben dem Stellwerk Heigenbrücken-West hat sie ihre Rückfahrt nach Laufach begonnen.



E50 012 hatte am 20. April 1958 „Freie Fahrt“ für Ihre Rückreise erhalten. Rechts hinter den Signalen ist noch der grüne Flachbau des Stellwerks schwach zu erkennen.



Kurz vor dem Ende der Steigung hat E 50 013 am 20. April 1958 noch kräftig schiebend einem überwiegend mit Kohlen beladenen Zug über den Berg geholfen. Neben den Gleisen hat eine fahrbare Stehleiter bereit gelegen, um an der Fahrleitung kleine Korrekturen auszuführen.

läufers zur Begleitung durch den Berg und Besichtigung des Wasserfalls etwa in Tunnelmitte konnte leider aus Zeitmangel nicht gefolgt werden.

Nachdem vor dem Tunnel Lichtsignale aufgestellt und diese mit den Weichen vom Bahnhof Heigenbrücken aus ferngesteuert worden sind, ist Valentin nach Nürnberg versetzt worden, wo ich ihn auf dem Stellwerk Dutzendteich besucht habe. So ist Valentin ein typisches Opfer der Rationalisierung geworden. Für die Tren-

Zugtrennung im Tunnel

nung von der weiterhin in Heigenbrücken wohnenden Familie waren kostenlose Heimfahrten an Wochenenden gewiss nur ein schwacher Ersatz.

In Heigenbrücken-West vor dem Westportal des Tunnels endet auch heute noch das Nachschieben der Züge. Dabei muss die Leistung der Schublok allmählich reduziert werden, denn radikales Abschalten kann zur Zugtrennung führen, wenn plötzlich der gesamte hintere Zugteil an einer Kupplung zieht. Einmal habe ich im Herbst 1991 eine derartige Situation im Bahnhof Laufach miterlebt. Unerwartet war der zuvor sehr freundliche Fahrdienstleiter recht einsilbig und wollte nicht mehr gestört werden, denn über Funk hatte er erfahren, dass im Tunnel ein zuvor nachgeschobener Güterzug gerissen war. Naturgemäß hat der dabei zerstörte Luftschlauch die Bremsen beider Zugteile augenblicklich ansprechen lassen. In Laufach ist kurz danach der bereits angekündigte EC 25 „Franz Liszt" nach Wien vorsorglich auf Warteposition in Gleis 4 geschickt worden, um notfalls die Rampe auf dem linken Gleis zu befahren. In Heigenbrücken war der Lokführer des Güterzugs unterdessen im Tunnel zur Trennstelle des Güterzugs gelaufen, hatte die Lufthähne an beiden Zugteilen geschlossen und nach Rückkehr zu seiner Lok den vorderen Zugteil auf ein



E 50 008 hatte am 9. Februar 1958 keine große Mühe gehabt ihren Leerzug aus O-Wagen zum Scheitelpunkt im Spessart zu bringen. Nun musste der Lokführer die elektrische und die Druckluft-Bremse bedienen, um nicht zu schnell in Laufach anzukommen.



Der freundliche Lokführer Baptist hatte uns am 28. Januar 1958 die Mitfahrt auf dem Führerstand ermöglicht. An der damals noch vorhandenen Blockstelle Hain ist ein Schnellzug mit E 18 entgegen gekommen.



Rund 1,7 Kilometer weiter talwärts hat die Blockstelle Eisenwerk gelegen, an der E 50 023 am 9. Februar 1958 bergab gerollt ist. Die aufgehängte Wäsche zeigt, dass sich die Frau des Bahnwärters wenig um Bremsstaub gekümmert hatte.

Nebengleis in Heigenbrücken gezogen. Die Schublok war nachgerückt und hat den hinteren Zugteil in ein Abstellgleis im Bahnhof geschoben. Dort ist der kupplungslose beschädigte Wagen abgestellt und der restliche Zugteil wieder an den vorderen Teil angehängt worden. Nachdem das Hauptgleis geräumt war konnte EC 25 Laufach verlassen und auf dem rechten Gleis die Spessartrampe erklimmen.

Im Regelbetrieb kommen auch heute noch die Schubloks bis kurz vor das Tunnelportal und können alsbald über einen Gleiswechsel wieder zurück fahren. Sorgfältige Lokführer wechseln dazu auch den Stromabnehmer. Bei starkem Verkehr muss eine Schublok auch manchmal auf einem südlich neben dem Stellwerk gelegenen Stumpfgleis auf eine Zugpause warten. Wie bereits erwähnt haben freundli-



In Laufach haben die Lokführer am 9. Februar 1958 auf dem Wartegleis für Schubloks westlich des Empfangsgebäudes etwas Zeit für ein Schwätzchen gehabt.



Massive Stromschienen für einige 100 A zwischen Trafo und Motoren.



Anfang 1958 war am Wartegleis noch die Grube aus der Dampflokzeit vorhanden und hat eine ungewöhnliche Perspektive auf die Fahrmotor- und Antriebsabdeckungen geboten.

che Lokführer gelegentlich einen Eisenbahnfreund im Führerstand mitgenommen. Dabei haben sich die Blockstellen Hain und Eisenwerk an den Streckenkilometern 75 beziehungsweise 76,7 aus einem ganz anderen Blickwinkel gezeigt. Interessant waren die tagsüber herab gelassenen rot/grünen Signal-Blenden, die am Spätnachmittag zusammen mit ihrer zugehörigen Petroleum-Lampe wieder aufgezogen worden sind.

Natürlich waren die Meister sehr stolz auf ihre neuen starken Maschinen und haben oft in Laufach eine Führung durch den Maschinenraum angeboten. Da sind dann einige Blitzlicht-Birnchen verqualmt und nach einigen Tagen sind interessante Dias aus dem Entwicklungslabor gekommen.

Einladungen in den Führerstand

Auch ein Blick unter die Loks war damals noch möglich, denn die zur Dampfzeit erforderliche Wartungsgrube im Wartegleis der Schubloks war noch nicht verfüllt.

Bei späteren Fahrten habe ich mein Moped gerne in Laufach stehen und mich in einer Schublok nach Heigenbrücken-West mitnehmen lassen, um dann die Rampe fotografierend bergab zu wandern. Interessant war stets die Anfahrt eines Güterzugs in Laufach. Lokführer und Fahrdienstleiter waren miteinander per Funk verbunden. Sobald beide Lokführer Bereitschaft gemeldet hatten, hat der Fahrdienstleiter einen langen Signalton gesendet, an dessen Ende beide Lokführer gleichzeitig aufgeschaltet haben. In einer E50 war die Lastfahrt natürlich lauter als die Talfahrt.

Als besonders laut habe ich die schwere Anfahrt in einer der später eingesetzten E94 in Erinnerung, denn da hat der gesamte Aufbau im 16 2/3 Hz-Takt vibriert und alle nicht befestigten Teile einschließlich abgelegter Kamera haben sich auf die Wanderschaft in Richtung Erdboden begeben. Glücklicherweise hatte mich der Lokführer zuvor gewarnt, so dass ich die Kamera auffangen konnte. □ *Dr. Rolf Brüning*



FOTOS: DR. ROLF BRÜNING

E50 013 wurde mit der Fabriknummer 3483 bei Krauss-Maffei gebaut, am 29. Juli 1957 abgenommen und dem Bw Aschaffenburg für den Schiebedienst auf der Spessartrampe zugeteilt.



Am 14. September 1991 ist dieser Wagen in Heigenbrücken ausgesetzt worden, nachdem seine abgerissene Zugstange die Trennung des Güterzugs im Tunnel verursacht und zu einer Verspätung von rund 20 Minuten beim nachfolgenden EC 25 nach Wien geführt hat.



Nur bis zum Sommer 1958 waren die neuen E50 zum Schiebedienst im Spessart eingesetzt. Fast drei Jahrzehnte lang haben E94 bis zum 25. September 1987 diese Arbeit übernommen. Typisch war die Situation am 11. Oktober 1970 In Heigenbrücken-West als 194 265 vor dem Tunnel gewartet hat bis 150 002 mit ihrem Güterzug den Selbstblock 137 an der ehemaligen Blockstelle Hain passiert hatte.

Fernschnellzug „Germania“ -

mit der Dampflok 23 058 von Nürnberg nach Bielefeld

Termin: 20. bis 23. Oktober 2017



Endlich gibt es wieder eine betriebsfähige DB 23er auf Deutschlands Schienen. Erleben Sie ihre erste große Ausfahrt mit dem Fernschnellzug „Germania“ über die alte Nord-Süd-Strecke sowie durchs Weser Bergland. Dazu eine Sonderfahrt mit der Diesellok 216 224 als „Emsland-Kurier“ zur berühmten Meyer-Werft nach Papenburg und eine Busrundfahrt durch den Teutoburger Wald auf den Spuren der alten Germanen.

Ihr Reisepreis: € 648,-
ab/bis jedem Zusteigebahnhof *(Nürnberg Hbf, Würzburg Hbf, Fulda, Göttingen)* pro Person im Doppelzimmer
Einzelzimmerzuschlag: € 120,--

„Emsland-Kurier“ nach Papenburg am 21. Oktober
ab/bis Bielefeld pro Person: € 69,--
inkl. u.a. Besuch der Meyer-Werft, Bustransfer nach Leer



Willkommen in der Bahn-Reisewelt der IGE!

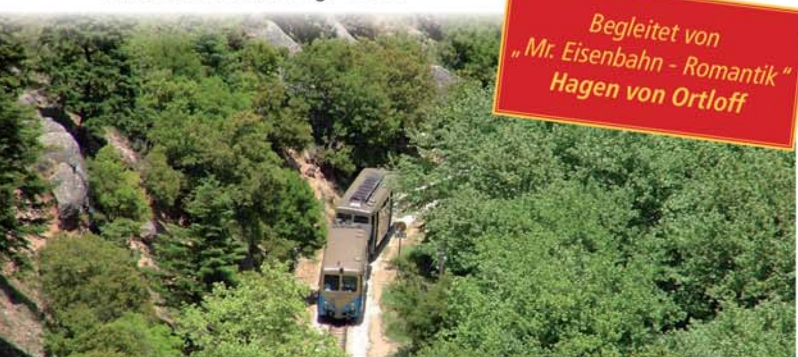


„Auf den Spuren des Hellas-Express“

Termin: 20. bis 29. Oktober 2017

Höchste Eisenbahn, Griechenlands Bahnwelt zu erfahren so lange es noch möglich ist und dabei einige Kulturschätze zu besuchen! Wir bereisen auch den Peloponnes, um die Reste des Schmalspurnetzes in Betrieb zu erleben.

Ihr Reisepreis: € 1.890,-
ab/bis Frankfurt/M. Flughafen pro Person im Doppelzimmer
Einzelzimmerzuschlag: € 330,-



„Advent zwischen Tirol & Bodensee“

Termin: 5. bis 9. Dezember 2017

Erleben Sie die Weihnachtsmärkte von Innsbruck und Bregenz und genießen schöne Aussichten auf Fahrten mit verschiedenen Bahnen. Außerdem besuchen wir die Baustelle des zukünftig längsten Eisenbahntunnels der Welt – des Brenner Basistunnels.

Ihr Reisepreis: € 990,-
ab Innsbruck/bis Bregenz pro Person im Doppelzimmer
Einzelzimmerzuschlag: € 90,--



Weitere Reisen finden Sie in unseren Katalogen, die Sie kostenlos anfordern können: **IGE-Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH**
Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel.: 09151/ 90 55 0, Fax: 09151/ 90 55 90, Email: info@ige-erlebnisreisen.de, www.ige-erlebnisreisen.de

Eröffnungszug des zweiten Bauabschnitts vor seiner Abfahrt in Dippoldiswalde. Festlich geschmückt bespannen 99 1734 und 99 1793 den Zug.

Nach 15 Jahren Bahnruhe im Kurort Kipsdorf rollte am 17. Juni 2017 zum Auftakt eines Eröffnungswochenendes der erste Sonderzug von Dippoldiswalde ins Gebirge.

Freude auf der ganzen Linie



Der Eröffnungszug fährt in den Endbahnhof Kurort Kipsdorf ein. Im Hintergrund ist das sanierte Empfangsgebäude zu erkennen. Die Betriebsruhe auf den Gleisen und bei der Bahnhofsuhr hat endlich ein Ende gefunden.

Als die Jahrhundertflut am 13. August 2002 über Sachsen hereinbrach, konnte keiner die Folgen abschätzen. Von den unermesslichen Schäden war auch die Weißeritztalbahn betroffen, die in mehreren Abschnitten vom tosenden Wasser zerstört wurde. Am schlimmsten traf es den unteren Abschnitt im Rabenauer Grund. Dort konnten nach über sechs Jahren am 14. Dezember 2008 wieder Züge von Freital Hainsberg bis Dippoldiswalde fahren. Im oberen Abschnitt herrschte aber weiter Betriebsruhe.

Opfer der Jahrhundertflut

Wer geglaubt hatte, dass es nun, wie einst von Politikern versprochen, mit dem Wiederaufbau im sogenannten zweiten

Bauabschnitt zügig weitergeht, sah sich getäuscht: Erst wenn der erste Bauabschnitt vollständig abgerechnet sei, könnten oberhalb von Dippoldiswalde die Baumaschinen auffahren. Die Kosten für die Instandsetzung der Gesamtstrecke wurden auf rund 20 Millionen Euro geschätzt. Bund und Freistaat Sachsen wollten diese jeweils zur Hälfte tragen. Sieben Millionen Euro mehr als geplant habe man letztendlich beim ersten Abschnitt ausgegeben.

Ein jahrelanges Ringen um die Weiterführung des am 3. April 2009 im sächsischen Wirtschaftsministerium beschlossenen Weiterbaus begann. Viel wurde schon darüber berichtet und soll an dieser Stelle nicht näher thematisiert werden. Am 1. März 2016 begannen dann offiziell die Bauarbeiten im oberen Abschnitt. Insgesamt wurden 40 Millionen Euro investiert, davon rund 17 Millionen in den zweiten Bauabschnitt. 19 Kilometer Gleise sind mit 11 000 Tonnen Schotter neu verlegt worden. 15 Weichen hat man aufgearbeitet. Zehn Gebäude entlang der Strecke wurden denkmalgerecht saniert. Zwei neue Brückenbauwerke sind zu nennen: einmal der Neubau eines Teilstückes des Schmiedeberger Viaduktes und die Brücke bei Obercarsdorf mit der anhebbaren Fahrbahnwanne (siehe MEB 6/17).

Dann kam der große Tag: Am 17. Juni 2017 wurde der zweite Bauabschnitt von Dippoldiswalde nach Kurort Kipsdorf feierlich in Betrieb genommen. Nachdem die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH vom Landesbeauftragten für Bahnaufsicht des Freistaats Sachsen Dr. Steffen Henkel die Betriebserlaubnis überreicht bekommen hatte, konnte das Eröffnungsband durchschnitten werden.

Unmittelbar danach setzte sich der Eröffnungszug in Bewegung. Bespannt mit den festlich geschmückten Lokomotiven 99 1734 und 99 1793 und elf Wagen erreichte der Eröffnungszug fünf Minuten nach 12 Uhr den Endbahnhof Kurort Kipsdorf. Was für ein Zufall! Hätten sich hier nicht die gesamte Region und Eisenbahnfreunde für den Wiederaufbau der kompletten Strecke schon unmittelbar nach dem verheerenden Hochwasser stark gemacht, wäre es „fünf vor 12 Uhr" für die Linie gewesen. Damals betrieb die DB AG-Tochtergesellschaft „Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft" noch die Strecke und wäre an einem solchen Wiederaufbauprojekt sicher nicht interessiert gewesen. Welche Bedeutung die Bahn in der Region hat und wie sehr sie von den Menschen vermisst wurde, zeigte sich bei der Durchfahrt des Eröffnungszuges. Die Lokmannschaften kamen kaum nach, das Winken und Jubeln der Menschen entlang der Strecke auf ihre Weise zu beantworten. Dampfpfeifen und Glocken standen kaum still.



Das Eröffnungsband wird von Vertretern der Landes- und Kommunalpolitik, der Baufirmen und des Verkehrsverbundes durchschnitten.

Eisenbahnfreunde und Anwohner freuten sich

Mit einem ersten kleinen Inselbetrieb zwischen Seifersdorf und Dippoldiswalde zum Jahreswechsel 2002/2003 war in Zusammenarbeit von IG Weißeritztalbahn, Traditionsbahn Radebeul und IG Preßnitztalbahn das erste Zeichen pro Wiederaufbau gesetzt worden. Viele wei-



Die Fahrkarte für den ersten Zug von Dippoldiswalde nach Kurort Kipsdorf.



FOTO: RAINER STEGER

Die beiden Lokomotiven des Eröffnungszuges haben Kurort Kipsdorf erreicht und fassen vor der Rückfahrt nochmals Wasser.



FOTO: RAINER STEGER

Auf der Rückfahrt überquerten die beiden Dampfloks Tender voraus mit dem Eröffnungszug den bekannten Viadukt in Schmiedeberg.

tere folgten, so auch der Inselbetrieb zwischen Obercarsdorf und Schmiedeberg mit den Adventsfahrten ab 2010. Diese Aktionen waren Teil des „langen Atems", wie mehrere Redner nach der Ankunft des Eröffnungszuges in Kipsdorf betonten, ohne den heute die Strecke wohl nicht mehr in ihrer Gänze befahren werden könnte.



„Von Dips nach Kips": Einige Bürger zeigten ihre Freude auf spezielle Weise (l.). Auch am Sonntag, 18. Juni, fuhren die Maschinen noch mit Festschmuck, wie hier hinter Ulberndorf (u.).

Nach dem Festwochenende inklusive Sonderfahrplan zog am 19. Juni der Betriebsalltag mit zwei Zugpaaren nach Kipsdorf ein. Dass außer an ausgewählten Wochenenden derzeit leider nur zwei Zugpaare verkehren, ist ja vielleicht nur der Anfang. Ihren langen Atem haben die Verantwortlichen bereits erwiesen. □

Helge Scholz/al

FOTOS (6): HELGE SCHOLZ

Der über zehn Jahre gesperrte Abschnitt von Nebitzschen bis zum neuen Haltepunkt Kemmlitz Ort ging am 9. Juni 2017 wieder in Betrieb.



Der Eröffnungszug mit dem historischen Triebwagen VT 137 322 hat den neuen Haltepunkt Kemmlitz Ort erreicht.

Die Döllnitzbahn feiert

Hochwasserschäden im Jahr 2006 zwischen der Brücke über den Kemmlitzbach in der Nähe des Nebitzschener Bahnübergangs und Poppitz hatten den Bahnbetrieb nach Kemmlitz zum Erliegen gebracht. Viele Jahre ruhte der Betrieb auf dem einst für den Kaolinabtransport so wichtigen Streckenabschnitt. Im Juni 2001 rollten hier die letzten Güterzüge nach Oschatz. Bis Ostern 2006 verkehrten noch einige Traditionszüge vor der endgültigen Sperrung des Abschnitts nach Kemmlitz Bbf.

Die wirtschaftliche Situation der Döllnitzbahn ließ damals eine Reparatur des geschädigten Oberbaus nicht zu. Der Förderverein „Wilder Robert“ und die Döllnitzbahn hatten aber gemeinsam das Konzept einer Sanierung des Abschnitts nie aus den Augen verloren. Eine zweckgebundene finanzielle Unterstützung durch die Sparkassenstiftung Torgau-Oschatz für die Sanierung der Gleisanlage ließ den Wiederaufbau nun möglich werden.

Im März 2017 begannen die Gleisbauarbeiten, wobei auf 350 Metern neue Betonschwellen in der „Poppitzer Kurve“ verlegt wurden. Im Mai 2017 konnte die Kemmlitzbachbrücke wieder montiert werden. Entlang der gesamten Strecke hatten die Mitglieder des Fördervereins „Wilder Robert“ unter anderem Freischnittarbeiten durchgeführt, um das Lichtraumprofil wieder herzustellen. Ein Eisenbahnfreund finanzierte privat die Herstellung des neuen Stationsschildes Kemmlitz Ort. Das Ziel ist, auch den Kemmlitzer Bahnhof wieder zu erreichen, was aber in Zukunft weitere finanzielle Anstrengungen erfordern wird.

Zweieinhalb Kilometer Zuwachs in Sachsen

Am 10./11. Juni 2017, einem Wochenende, konnte der Streckenast mit Sonderfahrten der Döllnitzbahn-IV K (99 574) und des gastierenden VT 137 322 aus Zittau wieder öffentlich befahren werden. Mit der Mügelner Ns2 (199 032) wurde nach Ankunft des Dampfzuges in Kemmlitz Ort und Abkuppeln der IV K der Wagenzug auf das verbliebene Gleisstück zum ehemaligen Anschluss Werk 2 gezogen. Die wenige Meter über die Anschlussweiche gerollte Dampflok setzte wieder zurück und der Wagenzug wurde zur Rückfahrt an den Bahnsteig geschoben. Zahlreiche Fahrgäste ließen sich von der Fahrt, auch im neuen Aussichtswagen „Collmblick“ der Döllnitzbahn, begeistern. Zu Sachsens befahrbaren Schmalspurbahngleisen sind wunderschöne 2,5 Kilometer hinzugekommen. □

Helge Scholz/al



Die „Viere K“ der Döllnitzbahn dampft erstmals durch die mit neuen Schwellen ausgestattete Poppitzer Kurve.

FOTOS: HELGE SCHOLZ

http://www.vergessene-bahnen.de

Gegen das Vergessen

Foto-Streifzüge auf den Spuren längst stillgelegter Eisenbahnstrecken

■ Ende Juni 2017 wurde die legendäre Spessart-Rampe stillgelegt – ein Schicksal, wie es zuvor bereits viele Strecken im ganzen Bundesgebiet ereilte. Seit der Zeit seiner größten Ausdehnung hat das Eisenbahnnetz in Deutschland bereits tausende Streckenkilometer verloren. Gleise wurden abgebaut, Bahnanlagen verfielen. Seit anderthalb Jahrzehnten spürt Reiner Schruft auf zahlreichen Foto-Touren in ganz Deutschland diesem eisenbahnhistorischen Erbe nach. Nach und nach entstand auf diese Weise ein einzigartiger Bildschatz voller Melancholie, aber auch voller Anregungen für Bahnhistoriker und Modellbauer. Im Ergebnis ist dieses Projekt ein umfangreiches historisches Dokument und nicht zuletzt ein wichtiger Beitrag dazu, die porträtierten Bahnen vor ihrem vielleicht schlimmsten Schicksal zu bewahren: dem Vergessen.

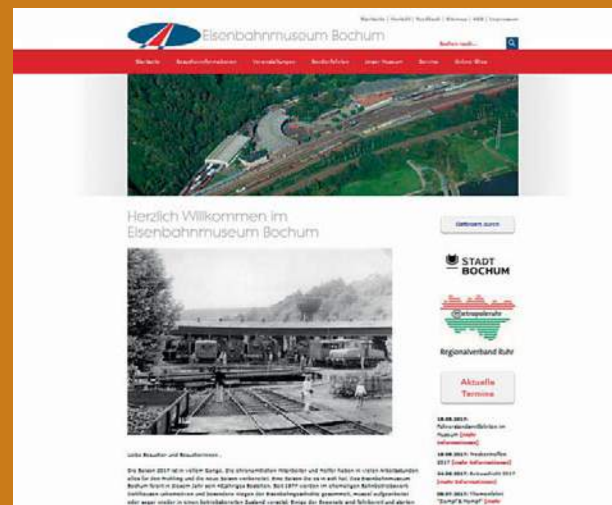
www.hochgeschwindigkeitszuege.com

Die Welt der schnellen Züge

Länder, Strecken, Züge: Umfassende Dokumentation des Schnellverkehrs weltweit

■ Mit dem Giruno der SBB wird die Eisenbahnwelt noch ein Stück weit bunter. Dass auch die moderne Bahn viel zu bieten hat, zeigt diese Seite. Eine Übersicht stellt all jene Länder vor, die heute schon hochwertigen Schnellverkehr zu bieten haben, kurze Info-Kästchen präsentieren Züge und Strecken. Auch historische Entwicklungen werden kurz und anschaulich geschildert. Wo die Texte enden, finden sich Verweise auf Quellen zum Weiterlesen. Ergänzt wird das Angebot noch um aktuelle Meldungen und Nachrichten. Einziger Wermutstropfen: Manche Texte sind nicht mehr auf dem neuesten Stand und auch bei den Kurzmeldungen wären mehr aktuelle Nachrichten wünschenswert.

http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de



Lebendiges Museum

40 Jahre Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum

■ Um Geschichte zu bewahren, muss sie den nachfolgenden Generationen lebendig präsentiert werden. Das gilt insbesondere für die Eisenbahn, schließlich waren Anlagen und Fahrzeuge von jeher für den Betrieb gemacht – und nicht für's Museum. Kann man sich also einen besseren Ort für ein Eisenbahnmuseum denken als ein ehemaliges Betriebswerk? So gesehen war es ein Glücksfall, dass ausgerechnet das Bw Bochum-Dahlhausen im Jahr 1977 zur Keimzelle des Eisenbahnmuseums Bochum werden konnte. Bis heute kann das Museum seine Fahrzeuge dem Publikum auch im authentischen Eisenbahnbetrieb präsentieren. Der Erfolg gibt allen Beteiligten recht. Der übersichtlich gestaltete Internetauftritt des Museums beweist, dass man in Bochum keineswegs geneigt ist, sich auf den verdienten Lorbeeren auszuruhen. Schon startet man mit zahlreichen Veranstaltungen in die nächsten 40 Jahre – die Zeit vergeht doch wie im Fluge.

www.h0-detailwerk.de

Perfektion für jedermann

Basteltipps, Anlagenportraits, Ausstellungsberichte und vieles mehr

■ Nichts ist perfekt. Das gilt auch und gerade im Modellbau, schließlich sind bei der verkleinerten Reproduktion des Originals allerorten Kompromisse zu machen, sei es wegen der technischen Möglichkeiten, aus ökonomischen Gründen oder wegen der Funktionsfähigkeit. Dennoch möchten sich viele Modellbauer nicht mit den ihnen gesetzten Grenzen zufriedengeben. Wie weit man die Grenzen der Perfektion im Maßstab 1:87 verschieben kann, hat Willy Kosak bereits eindrucksvoll gezeigt. Doch für Otto-Normal-Bastler stehen Aufwand und Ergebnis solcher High-End-Projekte oft in keinem Verhältnis. Werner Meyer dagegen zeigt auf seiner Seite, wie sich Modellbauprodukte mit einfachen Mitteln verbessern lassen. Dabei werden Kosaks Methoden gewissermaßen für den Hausgebrauch adaptiert. Auch das Design der Seite orientiert sich an den legendären Hp1-Heften. Technisch und optisch einwandfrei aufbereitet, laden zahlreiche Bastel- und Alterungsprojekte zum Nachmachen ein. Auch die Anlage des Verfassers wird bildlich dokumentiert, ebenso findet sich eine ausführliche Dokumentation vergangener Ausstellungsbesuche. Veröffentlichungen erfolgen, wie die beiliegende Timeline verrät, in regelmäßigen Abständen. Aber wieder einmal gilt: gerne noch öfter.

Am 18. Mai 2017 präsentierte Stadler seinen neuen Hochgeschwindigkeitszug EC 250, auch „Giruno“ genannt, erstmals der Öffentlichkeit. RABe 501 001 ließ sich dabei oberhalb von Bussnang ablichten. Rechts: Blick nach vorne auf die eingleisige Strecke Wil–Bussnang während der Rückfahrt nach Bussnang.



Zwei Gründe zum Feiern: Pünktlich zum 75-jährigen Firmenjubiläum präsentierte Stadler am 18. Mai den ersten niederflurigen Hochgeschwindigkeits-Triebzug der Welt.

Schneller Vogel



Andreas Meyer (CEO der SBB) und Peter Spuhler (CEO der Stadler Rail AG) freuen sich über den Roll-out des ersten EC 250/Giruno, ein Ereignis, das nur zweieinhalb Jahre nach Vertragsunterzeichnung stattfinden konnte.

Giruno ist der Spitzname des neuen Flaggschiffs der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Bezeichnung ist ein Kunstwort in Anlehnung an das rätoromanische „Girun“, das wahlweise den Mäusebussard, den Bartgeier oder den Turmfalkes bezeichnen kann. An Schnelligkeit und Eleganz kann sich der neue Zug mit seinen tierischen Namenspatronen allemal messen.

Schnell waren aber auch die Ingenieure und Mitarbeiter bei Stadler; nur zweieinhalb Jahre lagen zwischen der offiziellen Auftragsvergabe und der Präsentation des neuen Zuges. Entsprechend hatte Peter Spuhler, Vorstandsvorsitzender (CEO) der Stadler Rail AG, am 18. Mai 2017 allen

Grund, stolz zu sein. Auf dem Stadler-Gelände in Bussnang hatten sich etwa 500 geladene Gäste und eine größere Medienschar zur Präsentation des neuen Spitzenzuges EC 250 „Giruno" eingefunden, darunter auch die Schweizerische Bundespräsidentin Doris Leuthard und SBB-Chef Andreas Meyer. Im Hinblick auf die erwartete Nachfragesteigerung auf der neuen Alpentransversale nach der Eröffnung des 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels bestellten die SBB am 30. Oktober 2014 bei Stadler Rail 29 neue elfteilige Hochgeschwindigkeitstriebzüge für den alpenquerenden Verkehr gen Süden – mit einer Option auf 92 weitere.

Die Entwicklung des RABe 501, so die bahntechnische Bezeichnung, basiert auf den bewährten Technologien des Erfolgsproduktes Stadler FLIRT. Die neuen Züge sind 202 Meter lang und mit einer Dienstmasse (tara) von 388 Tonnen eine gewichtige Angelegenheit. Der Raddurchmesser beträgt 920 Millimeter, die Höchstgeschwindigkeit 250 km/h und die maxima-

Barrierefrei durch den Gotthard-Basistunnel

le Leistung am Rad 6000 kW. Für den grenzüberschreitenden Betrieb kann der neue Zug mit 15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz Wechselstrom und mit 3 kV Gleichstrom betrieben werden. Einzel- und Doppeltraktion sind möglich, die Fahrzeuge besitzen eine automatische Mittelpufferkupplung. Die Wagenkästen sind nach aktueller EU-Norm crashoptimiert.

Ein Zug bietet Platz für 405 Passagiere; 117 in der ersten, 288 in der zweiten Klasse sowie weitere 17 im Speisewagen. Die vier Wagen erster Klasse bieten neben einer Ruhe-, einer Business- und einer Multifunktions- auch eine Rollstuhlzone. Die sechs Wagen zweiter Klasse sind mit Familien-, Multifunktions- und Fahrradabteilen ausgestattet. Alle Wagen verfügen zusätzlich über großzügige Gepäckablagen. Das Innenraumdesign des EC 250 ist transparent und offen gehalten. Ein modernes Beleuchtungskonzept passt sich den Tageszeiten an, fortschrittliche thermische und akustische Isolation, Steckdosen an allen Sitzplätzen, Kundeninformationssystem, 3G/4G-Signalverstärker und WLAN runden das Ausstattungspaket ab. Angrenzend an den Speisewagen sind Rollstuhl-Bereiche erster und zweiter Klasse eingerichtet. Die Einstiege entsprechen der in der Schweiz üblichen Bahnsteighöhe von 55 Zentimeter über Schienenoberkante, zwei Türen rechts und links des Speisewagen sind auf dem Niveau der in Deutschland üblichen Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern. Die Toilettenräume sind behindertengerecht und nach Geschlechter getrennt. Bis Januar 2018 entstehen nun zunächst sechs Baumuster-Fahrzeuge, die bei den komplexen Test- und Zulassungsfahrten in der Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien zum Einsatz kommen. Der kommerzielle Fahrplaneinsatz ist dann ab Dezember 2019 geplant, vorerst zwischen Basel/Zürich und Mailand. Langfristig sollen die Züge auch auf Verbindungen nach Deutschland, beispielsweise nach Frankfurt, zum Einsatz kommen. □

Armin Schmutz/ke



In der Zugmitte, zwischen erster und zweiter Klasse, ist der Speisewagen eingereiht. Er bietet 17 Sitzplätze. Unmittelbar am Wagenübergang befinden sich zwei Plätze für Rollstühle.



Blick in die zweite Klasse: Die Sitze an den Wagenübergängen sind im Bereich der Jakobsdrehgestelle erhöht platziert. Der Stauraum für das Reisegepäck wurde im fensterlosen Bereich untergebracht.



Der Übergang von der ersten Klasse zum Speisewagen. Der Niveausgleich an den Wagenübergängen ermöglicht den barriefreien Übergang zwischen den einzelnen Fahrzeugteilen.

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

Spritziges Vergnügen: Nach dem Befüllen der I K nutzten die Epoche-I-Feuerwehrmänner die Reste aus dem Tankfahrzeug für Wasserspiele.

Am langen Pfingstwochenende ist ein Besuch im Preßnitztal seit Jahren fast ein Pflichttermin für Eisenbahnfreunde. In diesem Jahr wurde allerdings ganz groß gefeiert.

Quell der Freude

Das ganze Jahr schon wird in den herrlichen Erzgebirgs-Tälern entlang der Preßnitz und des Schwarzwassers gefeiert, und das hat seine Gründe: Vor 125 Jahren, am 1. Juni 1882 ging die Schmalspurbahn Wolkenstein – Jöhstadt in Betrieb (siehe MEB 5/2017). Vor 25 Jahren fuhr die erste Museumsdampflok auf den wiederaufgebauten Gleisen in Jöhstadt. Die Museumsbahn, die „Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.", würdigt die beiden Jubiläen von Januar bis Dezember neben dem laufenden fahrplanmäßigen Betrieb mit zahlreichen Sonderveranstaltungen. Als



FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER

Der wunderbar restaurierte I K-Zug war einer der Publikumslieblinge: Im dichten Fahrplan pendelte er durch das Schwarzwassertal.


FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER

Modellbahn-Landschaft im Maßstab 1:1 mit 99 1542 kurz vor dem Haltepunkt „Fahrzeughalle“.



Modellbahn-Landschaft 1:87 mit 99 516 auf der Preßnitztal-Anlage von Steffen Spittler.

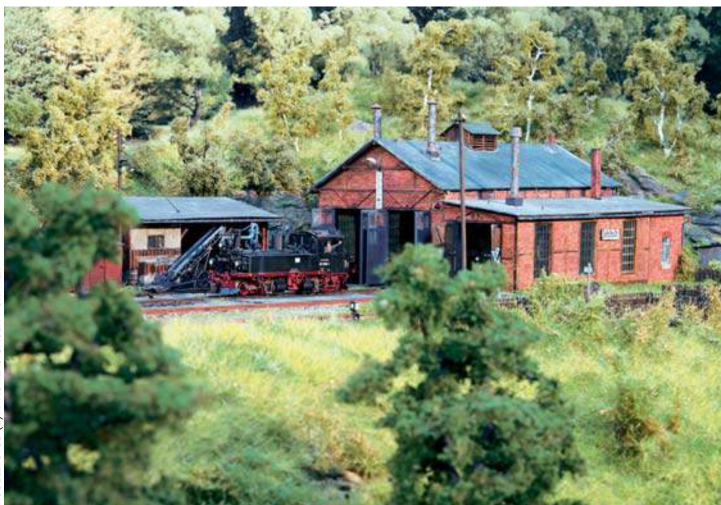
ein Höhepunkt des Festjahres wird für alle Beteiligten sicher die Pfingst-Veranstaltung in Erinnerung bleiben. Auf den Tag genau 125 Jahre nach der Eröffnung lockte der Festakt am 1. Juni schon die geladenen Gäste nach Jöhstadt. Vom 3. bis 5. Juni dampfte es dann von früh bis spät und nach einem extra dichten Fahrplan. Am ruhigen Freitagabend, vor den eigentlichen Festtagen, konnte man in Jöhstadt neben den drei IV K-Maschinen (99 1542, 1568 und 1590) auch die VI K 99 715 (umbeschriftet entsprechend der ehemaligen Jöhstädter Heizlok als 99 699), die I K Nr. 54 und die Reko-99 4511 nebeneinander unter Dampf erleben. Mit vier Zuggarnituren wurden neben den Fahrten auf der gesamten wiederaufgebauten Strecke zwischen Steinbach und Jöhstadt auch Pendelfahrten vom historischen Endbahnhof bis Schlössel angeboten.

So kam es, dass auch in der modernen Fahrzeughalle, in der eine sehenswerte Modellbahnausstellung 2500 Besucher anzog, regelmäßig Dampfbahn-Atmosphäre entstand, wenn die großen Loks fauchend und pfeifend vorbeizogen. Etwa 10 000 Besucher hatten sich ins Erzgebirge aufgemacht, in den Zügen konnten über 7000 Fahrgäste gezählt werden.

Schon am 20. Mai fand ein historischer sächsischer Truppentransport aus dem 19. Jahrhundert statt. Für die Zuggarnitur kam die I K Nr. 54 mit historischem Wagenmaterial zum Einsatz. Die Mannschaften nebst Material und Geschützen wurden per Eisenbahn zum Einsatzort gebracht, dazu wurde der Streckenabschnitt Steinbach – Jöhstadt genutzt. Nachgestellte Truppen aus Sachsen, Thüringen, Preußen und Österreich konnten ihr militärisches Geschick beweisen. ☐ *Andreas Bauer-Portner*


FOTO: THOMAS BÖTTGER

Unter Aufsicht des sächsischen Königs schöpften die Soldaten am 20. Mai das Wasser für die I K Nr. 54 aus der Preßnitz.


MODELLFOTOS (2): ANDREAS BAUER-PORTNER


FOTOS (2): KORBINIAN FLEISCHER

Neben dem Wasserhaus in Steinbach war der Jöhstädter Lokschuppen sicher eines der am meisten fotografierten Gebäude, im Vorbild wie im Modell. Am Sonntagabend gelang das Bild mit der I K im Schuppen-Anbau, einige Stunden vorher das der H0e-Anlage von Eckhard Graf.

Insel unter Dampf

Vier Tage war die zur 86 1323-4 umbeschriftete Glauchauer 86 der PRESS GmbH auf der Ostseeinsel Usedom mit Witte-Windleitblechen unterwegs.



Wieder mit kleinen Ohren: Die typischen Windleitbleche der Usedomer Zeit verleihen der 86 ein markantes Gesicht. Für die Umbeschriftung konnte der Schildersatz einer schon vor 25 Jahren geplanten Sonderfahrt verwendet werden.



FOTO: SLG. VGBAHN

In den 70er-Jahren war die Heringsdorfer 86 1119 nahe ihres Heimatbahnhofs mit einem Personenzug Richtung Ahlbeck unterwegs.

Auf der Bäderstrecke zwischen Heringsdorf und Zinnowitz rollte 86 1333 vom 12. bis 14. Mai viermal pro Tag hin und her. Am 15. Mai folgte eine Extrafahrt zum Bahnhof Ahlbeck. Im Rahmen ihrer Tournee durch Vorpommern absolvierte die Tenderlok dabei die erste Etappe ihrer Nordreise.

Ein Lagerschaden, der wenige Tage vor ihrer Abfahrt gen Norden den Einsatz auf der Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz beendete, konnte schnell behoben werden. Während der Überführung mit Mannschaftswagen und Zusatztender der 01 509 sowie an den Fahrtagen auf der Insel zeigten sich keinerlei Probleme mehr.

Schon Ende 1992 sollte es zu solchen Sonderfahrten kommen. Damals verhinderte die nicht nutzbare Trajektanlage in Wolgast das Ereignis. Weitere 25 Jahre mussten vergehen, bevor wieder eine Dampflok auf die Insel Usedom gelangte. 1974 ging dort mit der Abstellung der Heringsdorfer 86 das Dampfeisenbahnzeitalter zu Ende. Seit 43 Jahren war also keine Dampflok mehr auf der Bäderstrecke unterwegs. Einst rollten Schnellzüge über die Karniner Hubbrücke zur „Badewanne Berlins", den Ostseebädern auf Usedom. 1945 war dies mit der Sprengung der Brücke vorbei und in Wolgast, am anderen Inselende, wurde ein Trajekt eingerichtet. Heute stellt die Wolgaster Peene-Klappbrücke die direkte Eisenbahnverbindung zur Insel her. Doch eine Dampflok war bislang noch nie über den Neubau gerollt.

Die Heringsdorfer 86 hatten ein ganz besonderes Markenzeichen: Eigenbau-


FOTOS (4): HELGE SCHOLZ

Da die Glauchauer Lok in einer ganz anderen und flacheren Landschaft unterwegs war, gab es wunderschöne neue Motive einzufangen.

Windleitbleche, die im Bw an die Maschinen angepasst wurden, oben und unten leicht abgerundet und mit runden Ecken versehen. Zusätzlich musste eine Aussparung für die weit nach vorne gezogenen Wasserkästen der Einheitslok ausgeschnitten werden. Im März 1966 erreichten die ersten so ausgestatteten Lokomotiven die Insel. Durch die Windleitbleche erhoffte man sich, Dampf und Abgase trotz der kräftigen Seewinde besser über Kessel und Führerhaus ableiten zu können.

Solche Bleche haben die Fahrzeugschlosser der Preßnitztalbahn für den aktuellen Einsatz nachgefertigt. Erst bei der Ankunft der Maschine in Heringsdorf wurden sie montiert. Der passende Schildersatz stammt noch aus dem Fundus der vor 25 Jahren geplanten Aktion. Somit wurde aus 86 1333 die Heringsdorfer 86 1323.

In Verbindung mit historischen Personenwagen aus den Beständen des Verkehrsmuseums Dresden und der Schweriner Eisenbahnfreunde ergab sich eine Komposition, wie sie bis 1972 auf der Insel zu sehen war. Danach wurden die bis 1974 mit Heringsdorfer 86 bespannten Personenzüge durchweg aus modernisierten zwei- beziehungsweise dreiachsigen Reko-Durchgangswagen gebildet.

Neben den Eisenbahnfreunden nutzten auch Einwohner und Urlauber die dampfbespannten Personenzüge für eine ganz besondere Fahrt über die Usedomer Bäderbahn. Zweifelsohne war dies ein Erfolgsprojekt von PRESS und UBB, das sicher eine Neuauflage finden wird. Am 15. Mai rollte die Lok mit der Usedomer Nummer und den Windleitblechen nach Bergen auf Rügen. Von dort aus finden noch Fahrten nach Lauterbach Mole sowie bei Greifswald und Barth statt. □ *Helge Scholz/abp*



FOTO: UDO STEINWASSER

Gleich geht es nach Ahlbeck: Mit einem klassischen Personenzug stand die umbeschriftete 86 der PRESS am Morgen des 15. Mai 2017 am Empfangsgebäude in Seebad Heringsdorf.



Unter prächtiger Dampfentwicklung verließ der Sonderzug am 12. Mai 2017 Heringsdorf.

Mit einem langen Lokpfiff beendet 01 2069 am 6. Oktober 1977 endgültig die Ära des Dresdener 01-Einsatzes.

Herbst '77 in Elbflorenz

Kaum einer hat sich im Herbst 1977 für den Alltag des Eisenbahnbetriebs im Bw Dresden-Altstadt interessiert. Dabei vollzog sich rund um den anstehenden Fahrplanwechsel ein einschneidender Wandel. Wir erinnern noch einmal an das damalige Geschehen im traditionsreichen Bahnbetriebswerk.



01 2016 zieht im Juli 1975 einen Schnellzug nach Dresden und passiert dabei Weinböhla.

Wenn es um die Dresdener 01 geht, wurde in den vergangenen Jahrzehnten meist der Planbetrieb zwischen Berlin und Dresden mit eindrucksvollen Fotos entlang der Strecke dokumentiert. Der Bw-Alltag stand nie im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Zu Unrecht, denn immerhin sind von den zum Schluss vorhandenen, zum Bw Dresden zählenden Lokomotiven der Baureihe 01, die Maschinen 01 066, 01 118 und die damalige Heizlok 86 333, heute, 40 Jahre später, immer noch beziehungsweise wieder betriebsfähig und erfreuen sich bei den Eisenbahnfreunden in Ost und West großer Beliebtheit.

Die Ablösung der Baureihe 01 im schweren Schnellzugdienst auf der Strecke Berlin – Dresden war eines der herausragenden Bahn-Ereignisse des Jahres 1977 bei der DR. Der denkwürdige 24. September 1977, der Tag des Abschieds von der Altbau-01 in Dresden, und die tags darauf folgende Lokparade vor dem Altstädter Lokschuppen mit sechs großohrigen Loks der Baureihe 01 (01 050, 066, 118, 120, 204 und 207) bedeutete auch den Abschied von der langjährigen Tradition des Altstädter Heizhauses vom hochwertigen Schnellzugdienst mit Dampfloks. Diese 01-Parade am 25. September 1977 war quasi der erste „Tag der offenen Tür" und die erste organisierte Lokparade im ehemaligen Bw Dresden-Altstadt, die ab 1992 in Form des Dresdener Dampflokfestes zum alljährlichen Besuchermagneten für Eisenbahnfreunde geworden ist. Von den acht, zum Planwechsel im September 1977 beim Bw Dresden beheimateten Altbau-01 befanden sich 01 069 (L0; 8. bis 30. September 77) und 01 137 (L0; 19. Juli bis 30. September 77) im Raw Meiningen. Es ist bemerkenswert, dass beide Maschinen nach erfolgter Ausbesserung Anfang Oktober 1977, obwohl kein Bedarf mehr bestand, betriebsfähig nach Dresden zurückkehrten. Mit diesen beiden Schnellzugloks wurde die 01-Ära in Dresden eigentlich beendet. Nach ihrem Eintreffen in Elbflorenz Anfang Oktober 1977 stellte man 01 137 ins Haus 1 zu 01 204. Ihre Schwesterlok 01 069 blieb unter Reservefeuer und wurde am Vortag des Republikgeburtstages der ehemaligen DDR, am Donnerstag, den 6. Oktober 1977, als letzte Dresdener 01 auf dem westlichen Schiebebühnenfeld an der Würzburger Straße kaltgestellt. Seit Fahrplanwechsel waren die Schlosserbrigaden der TU-Gruppe damit beschäftigt, die 01 für die Abstellung zu konservieren. Auch bei der letzten Betriebslok, der 01 2069, vollzog sich dasselbe Ritual: Tender entleeren, Lok entfeuern,



Zum Alltag des Bw Dresden-Altstadt, wie etwa am 18. September 1977, gehörte auch das Restaurieren der Berliner Reko-01, die gemeinsam mit den Dresdener Einheitsloks den hochwertigen Reisezugdienst zwischen beiden Städten absolvierte.

Aus dem Raw aufs Abstellgleis

Lampen und Nummernschilder entfernen, bevor sie noch mit eigener Kraft vom Kanal am Haus 1 zur Schiebebühne rollte und auf Gleis 4 abgestellt wurde. Mit einem lang anhaltenden Lokpfiff verabschiedete sich um 11 Uhr die letzte Dresdener 01 aus dem Betriebspark und beendete damit den seit 1967 dauernden Einsatz der 01 beim Bw Dresden. Auf dem westlichen Schiebebühnenfeld, den sogenannten „Kamillen", waren seit dem 26. September bereits 01 118, 2207, 2066 und 2050 konserviert abgestellt. Auch die damalige Pirnaer Heizlok 86 333 (L6; 30. September 77), welche im Schlepp der beiden 01 aus Meiningen seit dem 5. Oktober ebenfalls in Dresden weilte, war dort anzutreffen. Eine Woche vor Planwechsel standen auf den Gleisen an der Würzburger Straße noch 50 339, 860, 1945 und 3044 sowie 52 6206 abgestellt, die eigens für die konzentrierte Abstellung der Schnellzugloks weggeräumt wurden.

Zwei technische Besonderheiten prägten das Erscheinungsbild der 01-Flotte, an welche bei dieser Gelegenheit noch einmal erinnert werden soll. So war 01 069


Alltag im Bw Dresden-Altstadt eine Woche vor Planwechsel im September 1977. Der mit Steinkohle vollgeladene Tender der 01 2207 verrät, wohin die Reise geht. Die Bespannung eines D-Zugs nach Berlin ist angesagt. Im Vordergrund links steht die Werklok 4 (80 001) des Raw Dresden.

zuletzt die einzige Dresdener 01, die mit gekürzten Wagner-Windleitblechen ausgerüstet war. Anfang der 70er-Jahre erhielten sechs Altbau-01 der DR zudem Ersatzzylinder in Stahlschweißausführung, weil die Graugusszylinder defekt oder verschlissen waren. Von den Dresdener Maschinen betraf das die Lokomotiven 01 069, 118, 137 und 204. Alle diese Loks liefen bis zuletzt im harten Betriebseinsatz. Vielen Eisenbahnfreunden ist heute nicht mehr bekannt, dass in den Tagen des 01-Abschieds auf dem Altstädter Bw-Gelände noch weitere interessante Dampflokomotiven anzutreffen waren: Am Lokschuppen 1 an der Nossener Brücke waren die Werklok 4 des Raw Dresden, Ex-80 001, und die Eibenstocker Steilstreckenlok 94 2105 des Bw Aue abgestellt. Letztere hatten die Dresdener Verkehrsbetriebe mit Kaufvertrag vom 1. Dezember



Auch nach dem 01-Abschied sah das Bw Dresden-Altstadt noch mehrmals täglich Schnellzuglokomotiven. Das Bw Görlitz beheimatete 1977 noch acht Zweizylinder-03. Am 6. Oktober 1977 ist 03 2002 als Wendelok zum Restaurieren in Altstadt. Links im Bild: G 12/Heizlok-Reserve 58 1246.



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Im Dezember 1975 ist der Stern der Dresdner 01 204, die auf ihrem Weg gerade den S-Bahnhof Warschauer Straße durcheilt, schon am Sinken.

Zahlreiche interessante Typen in Dresden

1976 erworben. Mit 52 1146, 2678 und 6206 standen drei noch betriebsfähige Altbau-52 auf dem Gelände, um die sich heute jeder Eisenbahnverein reißen würde. Aber auch drei G 12, teilweise noch nicht einmal zur Heizlok umgebaut, waren anzutreffen. Die Dresdener Museumslokomotiven standen 1977 noch im Lokschuppen des Bahnhofs Großenhain Cottbus.

Die letzte über das Jahr 1977 hinaus von Dresden-Altstadt aus eingesetzte Dampflokbaureihe war nun die 50. Die letzten Betriebslokomotiven 50 1815 und 3109 setzte das Bw Dresden noch bis Mai 1979 als Sonderloks ein. Aber auch danach sollte noch über ein Jahrzehnt vergehen, bis sich auch der letzte Hauch der Dampflokomotiven in Altstadt verzogen hatte. So wurde der Betriebsteil an der Zwickauer Straße noch bis Ende des Sommerfahrplans 1978 als Wende-Bw für die Görlitzer 03 genutzt. Später blieben nur noch die 52.80 der Bw Kamenz, Bautzen und Zittau. □

Rainer Heinrich/al



FOTO: RAINER HEINRICH

Die offizielle Abschiedsfahrt mit den Dresdener 01 fand erst im Sommer 1978 statt. Am 11. Juni 1978 bespannten 01 204 und 118 den Sonderzug des DMV zwischen Dresden Hbf und Niederwiesa. Das Foto zeigt die beiden Loks vor der Rückfahrt im Bahnhof Flöha.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

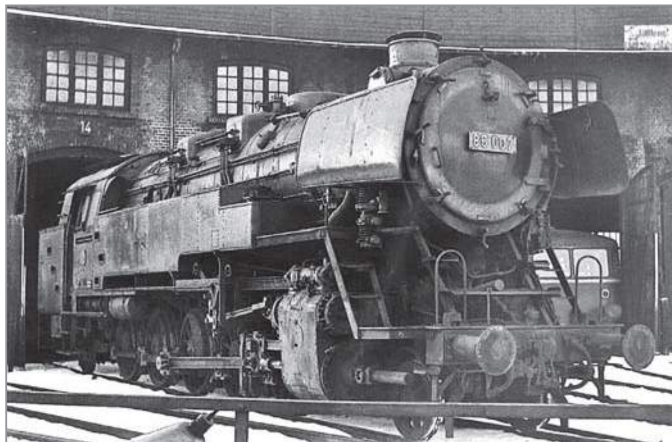
Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Wer weiß Bescheid?

Betrifft: „Bergsteigen als Betriebsprogramm", Heft 6/2017

Vielen Dank für den ausgezeichneten Artikel über die BR 85 mit dem Lebenslauf der 85 007. Wie der Verfasser schreibt, wurde 85 007 nach ihrem Einsatz auf der Steilrampe Erkrath – Hochdahl 1961 ausgemustert und dann als Heizlok im Bw Bestwig eingesetzt; 1966 ging sie zur Ingenieurschule nach Konstanz. Doch wo war sie nach der Heizlokzeit bis zur Überführung an den Bodensee? Ich habe die Lok am 2. Februar 1965 im Bw Warburg fotografiert, wo sie kalt abgestellt war und zum Fotografieren aus dem Schuppen gezogen wurde. Interessant wäre es, wenn ein Leser wüsste, wann der Einsatz als Heizlok endete und möglicherweise sogar noch Fotos von diesem Einsatz existierten.

Peter Schramm, Verden



✉ Noch mehr Loks

Betrifft: „Der Nachschub war gesichert", Heft 7/2017

Mit viel Interesse habe ich Ihren Artikel über die BR 52 gelesen. Gestatten Sie mir ein paar Zusatzinformationen zu den erhaltenen Lokomotiven. Nicht nur die panzergraue 52 der VSM gibt es hier in meiner Heimat, den Niederlanden, sondern auch die Museumsbahn STAR (www.stadskanaalrail.nl) verfügt über eine einsatzfähige 52. Es handelt sich um 52 8060 (Jung, 1943). Außerdem besitzt diese Museumseisenbahn noch zwei andere Loks dieser Baureihe und zwar die nicht betriebsfähige 52 8082 (Ex-52 5190, mit Tender der 52 8097), gebaut 1943 von den Oberschlesischen Lokomotivwerken AG. Und dann gibt es bei der STAR noch einen interessanten Exoten: die TE-5933 (BMAG, 1943). Diese Lok ist momentan aber nicht betriebsfähig. Surfen Sie doch einmal zur obengenannten Adresse, dort finden Sie mehr Daten! Ich hoffe, Ihnen mit diesem Beitrag ein wenig Hilfe leisten zu können.

Fred Jansen, E-Mail

✉ Luxemburg macht's

Betrifft: „Europas Herz", Heft 7/2017

Mit großem Interesse habe ich ihren Artikel über die Eisenbahnen in Belgien gelesen und finde die Idee gut, dies auf andere EU-Länder auszudehnen. Eine kleine Korrektur wäre jedoch angebracht: Auf der Verbindung Lüttich – Gouvy – Luxemburg fahren mehrheitlich Lokomotiven der CFL-Serie 3000 (identisch mit der SNCB-Serie 13; beide Loks stammen aus einem gemeinsamen Anschaffungsprogramm von SNCB und CFL aus dem 60 Loks an die SNCB und 20 an die CFL gingen). Darüber hinaus werden die Loks im Prinzip von Luxemburger Personal gefahren. Mit herzlichen Grüßen aus Luxemburg,

N. Bollendorff, E-Mail

✉ Ausflugs-Tipp

Betrifft: „Brauerei en détail", Heft 7/2017

In Anlehnung an ihr wunderbar ausgearbeitetes Brauerei-Thema aus Heft 7/2017 macht es bei mir sofort „Klick" und ich denke an die schweizerische Feldschlösschen-Brauerei in Rheinfelden nahe Basel. Eine wunderbare Schlossanlage leicht am Hang, von der SBB-Rheinlinie Basel – Zürich südseitig bestens einsichtig, weit über 100 Jahre alt, vielleicht etwas kitschig aber schön, etwa einen Kilometer vom SBB-Bahnhof Rheinfelden entfernt (dort eigener wunderschöner ganz kleiner Feldschlösschen-Hausbahnhof!) und mit diesem durch ein Industriegleis verbunden. Man findet dort ein ausgedehntes unbenutztes Gleisnetz im Gelände und in den Hallen. Die Brauerei besitzt einen eigenen betriebsfähigen dampfenden B-Kuppler („Tigerli") und ein weiterer B-Kuppler wird auf einem Schienenstück im Werksgelände präsentiert. Alles sehr bahnfreundlich, wie gewohnt bei den Eidgenossen. Einmal im Jahr ist dort Tag der offenen Tür (als Tag der offenen Bierflasche bekannt), dieses Jahr am letzten April-Samstag: Menschenmassen strömten bei strahlendem Sonnenschein vom Bf Rheinfelden hoch zum Schlösschen auf dem parallel zum Industriegleis führenden Fußweg. Alle zehn bis fünfzehn Minuten fuhr ein kostenlos zu benutzendes Dampf-"Sandwich" den Hügel rauf und runter, mit dem werkseigenen B-Kuppler auf einer Seite, und mit dem (nach einem Unfall frisch reparierten, extra aus Zürich zugeführten) Kittel-Dampftriebwagen von SBB Historic, auf der anderen Seite – eine ganz ganz tolle Sache. Als Kittel-Fan und Gönner-Mitglied, durfte ich auf der Überführung von Zürich nach Rheinfelden mitfahren.

Leider habe ich noch keinen Bericht über die Feldschlösschen-Brauerei und ihre Bahn in deutschen Print-Fachmedien gesehen. Sie finden schöne Details zum Schlösschen und zur Brauerei im Netz, allerdings nicht umwerfend viel über das Anschlussgleis. All dies nur als kleine Ergänzung zum Brauerei-Bericht im aktuellen Heft und herzliche Grüße.

Hubert Strasser, E-Mail

Mammutaufgabe

Angela Jursitzka, Helmut Pawelka: Carl von Etzel – Ein Leben für die Eisenbahn. Tyrolia-Verlag, Innsbruck-Wien 2017. ISBN: 978-3-7022-3598-7, 272 Seiten, 31 Farb- und 88 S/W-Abbildungen; Preis: 27,95 Euro



Vom Centralbahnhof in Stuttgart und der Geislinger Steige über die schweizerische Centralbahn bis in die Donaumonarchie: Das Schaffen Carl von Etzels, zunächst als Architekt, doch dann als Eisenbahn-Ingenieur, erstreckte sich über weite Teile Europas. Seine ersten Erfahrungen im Eisenbahnbau sammelte er in Paris, wo er für die Paris-St. Germainer Bahn Brückenbauten entwarf. Die alte Hauenstein-Linie zwischen Zürich und Basel geht ebenso auf seine Planung zurück wie etwa die standardisierten Bahnbauten in Ungarn. Sein Meisterwerk sollte die Brennerbahn werden, die in diesem Jahr 150 Jahre alt wurde. Von enormen Aufgaben und unermüdlicher Tatkraft war sein Wirken geprägt, letztendlich zu viel für einen Einzelnen. Ein dritter Schlaganfall, der ihn im Alter von nur 53 Jahren während einer der zahllosen Bahnfahrten ereilte, setzte seinem Leben ein Ende, noch bevor die Brennerbahn eröffnet wurde. Die Autoren standen mit der Würdigung Etzels vor keiner leichten Aufgabe, so stellen sich vor allem die historischen Bezüge umfangreich und kompliziert dar. Der aufmerksame Leser ist gefordert. *abp*

***Fazit:* Umfassende Beschreibung eines faszinierenden Lebens**

Unter der Mauer hindurch

Gerhard Sälter, Tina Schaller (Hg.): Grenz- und Geisterbahnhöfe im geteilten Berlin. Ch. Links Verlag, Berlin 2013. ISBN: 978-3-86153-723-6, Broschur, 144 Seiten, 53 S/W- und 38 Farbfotos; Preis: 22 Euro



Der 13. August 1961 stellte eine historische Zäsur dar: Die DDR trennte Ost- und West-Berlin durch die Mauer. Bis zu deren Fall 28 Jahre später war kein Durchkommen mehr, doch es gab aus heutiger Sicht kurios anmutende Ausnahmen. Einige Strecken der U- und S-Bahn begannen und endeten im Westen, passierten dabei aber ohne Halt den Osten. Die Bahnhöfe unter der Mauer entwickelten sich in der Folge zu strengstens bewachten Geister-Stationen, auf denen die Zeit wortwörtlich stehen blieb. Das Buch der Stiftung Berliner Mauer gewährt nun Einblicke in den Betrieb durch die Transit-Tunnel, es werden erfolgreiche und tragisch gescheiterte Fluchtversuche geschildert und längst surreal erscheinende Bilder präsentiert. *ba*

***Fazit:* Spannende Einblicke in den Untergrund Berlins**

Die Entdeckung der Langsamkeit

Kristian Ditlev Jensen: Auf Schienen um die ganze Welt. Hoffmann und Campe-Verlag, Hamburg 2016. ISBN 978-3455700220, 224 Seiten; Preis: 22 Euro

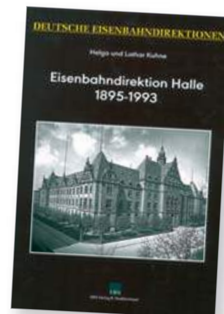


Rund acht Monate entdeckte Kristian Ditlev Jensen die Welt auf Schienen für das Magazin „Ud & Se“ der dänischen Bahngesellschaft DSB. Seine Prämisse war die manuelle Niederschrift mit Füller auf Papier, im Stile der klassischen Reisereportage. Jensen erkannte, dass das Reisen im Zug Perspektiven eröffnet, die kein anderes Verkehrsmittel bietet: Die Gelegenheit, andere Menschen kennenzulernen, wie auch die Möglichkeit, Landschaften aufzusaugen und zu verinnerlichen. Jensen war unterwegs in Mitteleuropa, aber auch in Australien und Südafrika und trug seine Beobachtungen in diesem kleinen feinen Werk zusammen. Sein präziser Blick, aber auch sein Sinn für Humor machen das Buch zu einem Lesevergnügen. *al*

***Fazit:* Wunderbares Plädoyer für das Reisen auf Schienen**

Blick hinter die Kulissen

Helga und Lothar Kuhne: Eisenbahndirektion Halle 1895–1993. Verlag B. Neddermeyer 2017, ISBN 978-3-941712-58-4, 160 Seiten, ca. 250 S/W-Abbildungen, eine Karte in Originalgröße; Preis: 29,80 Euro



Schon in den ersten Planungen des deutschen Eisenbahnpioniers Friedrich List war die Stadt Halle als wichtiger Knotenpunkt innerhalb eines gesamtdeutschen Eisenbahnnetzes vorgesehen. Doch beim Bau der ersten Eisenbahnverbindung zwischen den sächsischen Städten Leipzig und Dresden blieb das preußische Halle außen vor. Innerhalb Preußens hatten zunächst andere Städte Vorrang. So kam es, dass die Königlich Preußische Eisenbahndirektion (KED) Halle erst 1895 gegründet wurde, Jahrzehnte nach den KED in Berlin oder Magdeburg. Auch in späteren Jahren verhinderte die fortwährende Rivalität mit benachbarten Städten wie Leipzig und Magdeburg eine geradlinige Entwicklung der Halleschen Eisenbahndirektion – Stoff genug für eine spannende Geschichts-Dokumentation rund um ein nach wie vor aktuelles Thema. Schließlich begünstigte die Eisenbahn nicht nur maßgeblich den wirtschaftlichen Aufschwung der Saale-Metropole, sie war auch von entscheidender politischer Bedeutung für die Region und prägt das Bild eines ganzen Landstrichs bis zum heutigen Tag. Viel Raum widmen die Autoren auch den Geschichten und Gesichtern hinter den Geschicken der Eisenbahndirektion – so wird Bahngeschichte hautnah erlebbar. *ke*

***Fazit:* Fundierter Blick auf ein Stück Eisenbahngeschichte**



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Am 12. November 1989 überquert dieser Interregio, gezogen von einer 103, die Werra bei Oberrieden in der Nähe von Bad Sooden-Allendorf.

Der Interregio war nicht nur eine gute Idee für den Fernverkehr. Seine Entstehungsgeschichte ist auch ein schönes Beispiel für Wirtschaftspolitik in der alten Bundesrepublik.

TEIL 2

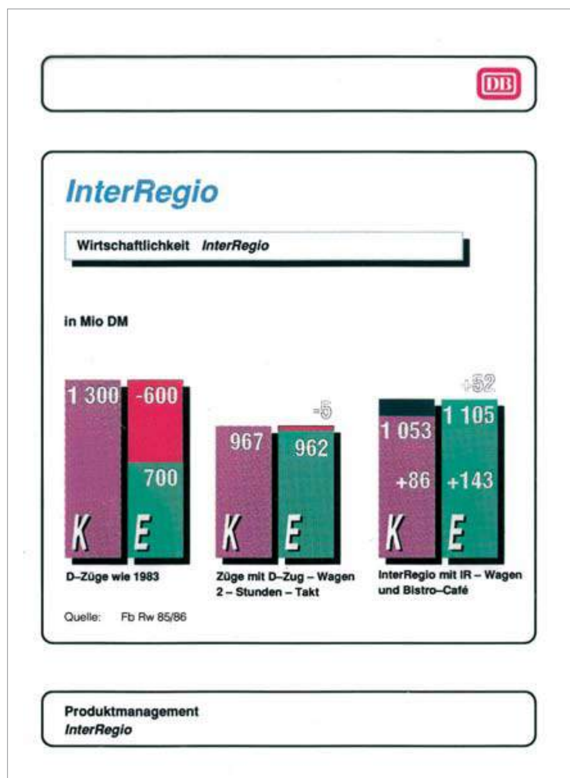
Das Husarenstück

Nach der erfolgreichen Einführung der Zweiten Klasse im Intercity musste die Bundesbahn ihren Fernverkehr neu ordnen. Das alte D-Zugkonzept war zu Beginn der 80er-Jahre nicht mehr zeitgemäß, weder hinsichtlich seiner Ausrichtung noch des rollenden Materials. Es entstand die Idee, einen völlig neuen Zug aus der Taufe zu heben, den Interregio.

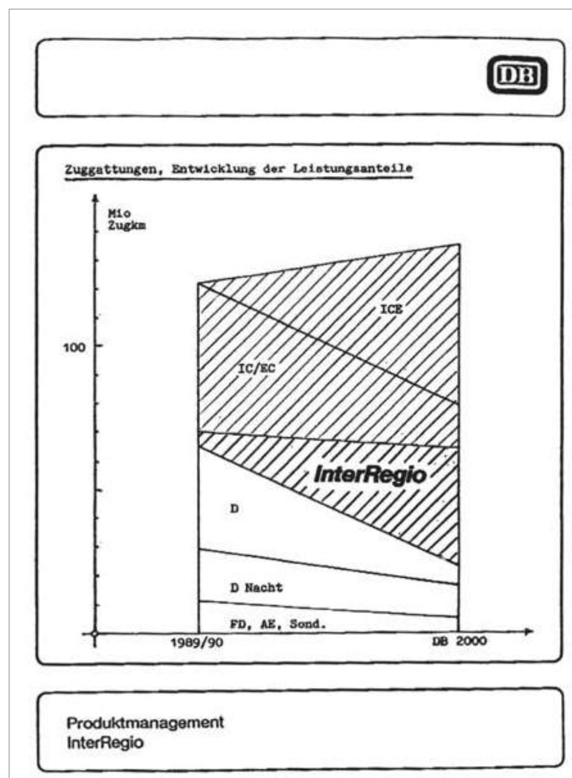
Damalige Wirtschaftlichkeitsberechnungen gingen bei einem Betrieb, wie er etwa im Jahr 1983 stattfand, von einem jährlichen Verlust im D-Zug-Geschäft von 600 Millionen D-Mark aus, bei Kosten von 1,3 Milliarden D-Mark. Die Einführung eines Zwei-Stunden-Taktes beim D-Zug hätte zu einem jährlichen Verlust von fünf Millionen Mark geführt. Für den Interregio hingegen prognostizierte man die Möglichkeit, in die Gewinnzone zu fahren.

Der Interregio sollte das Bindeglied zwischen dem Fernverkehr mit Intercity, der immer mehr vom ICE ersetzt werden sollte, und dem Nahverkehr werden. Lange, umsteigefreie Laufwege, die vor allem Mittelzentren ohne Intercity-Anschluss anbinden sollten, waren die wesentlichen Kennzeichen, hinzu kam noch das neue Wagenmaterial, das den Fahrgästen ein neue Art des Reisens vermitteln sollte.

Ganz neu sollten die Wagen am Ende nicht sein. „Neues Wagenmaterial wäre einfach zu teuer gewesen“, erklärt Professor Karl-Dieter Bodack, einer der Geburtshelfer des Interregio. Zudem waren zahlrei-



Die hausinternen Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Bundesbahn ließen den Schluss zu, dass mit dem Interregio eine Fahrt in die Gewinnzone möglich sei.



Für den Fernverkehr erwarteten die Bundesbahnmanager bis zum Jahr 2000 eine Verlagerung auf im Wesentlichen zwei Säulen: ICE und Interregio.

che D-Zug-Wagen des Typs Bm erst wenige Jahre alt. Und es gab das ehemalige Werk Weiden, für das passenderweise zeitgleich neue Aufgaben gesucht wurden.

„Ein Interregiowagen kostete rund 660 000 D-Mark, wovon aber beinahe die Hälfte auf die reguläre Instandhaltung ging. Wenn man also die Wagen geschickt wählt, zehn bis 15 Jahre alte Waggons, die sowieso eine Hauptuntersuchung benötigen, erhält man für 300 000 Mark Zusatzkosten einen für die Fahrgäste vollkommen neuen Reisezugwagen. Das war schon genial", schildert Bodack die damaligen Planungen. Ein neu gebauter Wagen hätte über eine Million D-Mark gekostet.

Der Vorstand der Bundesbahn genehmigte das Investment in die neuen Interregio-Waggons, „allerdings mit wirklich scharfen Auflagen", wie sich Bodack erinnert: „Wir mussten versprechen, die Mehrkosten gegenüber der reinen Instandhaltung in absehbarer Zeit durch Mehrverkehr zurückzuverdienen, was uns glücklicherweise auch gelang. Auf der ersten Linie (Hamburg – Uelzen, später verlängert bis Konstanz) erreichten wir binnen eines Jahres, obwohl sie parallel zum IC lief, 25 Prozent Kundenzuwachs. Deshalb wurden uns die nächsten Tranchen für den weite-

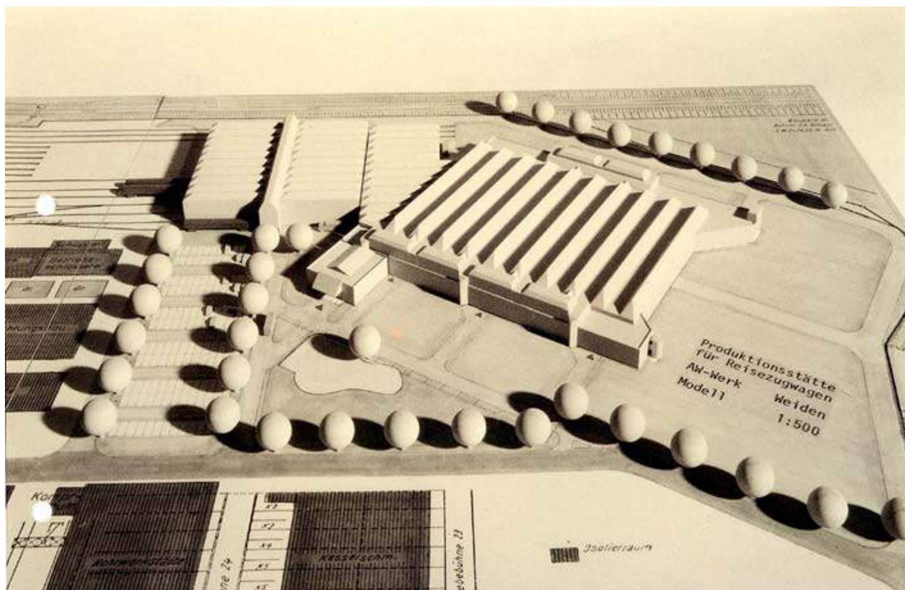
Auch die DB rechnete mit spitzem Bleistift



Ein Vorbild für die Interregio-Wagen waren die TUI-Reisezüge aus den 70er-Jahren.



Auf dem Luftbild ist gut zu erkennen, welch dominante räumliche Rolle das AW Weiden in der kleinen oberpfälzischen Stadt einnahm.



So sollte die PFA in Weiden aussehen. Mehrere hundert AW-Mitarbeiter sollten in den Genuss einer modernen Produktionsstätte kommen und eine neue Arbeitswelt erleben.



Die PFA: ein neuartiges Joint-Venture aus der damaligen Behörde Deutsche Bundesbahn und dem Privatunternehmen Flachglas AG.

ren Umbau von Waggons genehmigt. Es war durchaus nicht so, dass zu Bundesbahnzeiten Geld keine Rolle spielte. Da wurde knallhart kalkuliert."

Der Interregio wurde Linie für Linie beschlossen und eingeführt. Stets wurde der Erfolg gemessen und erst anschließend die nächste Linie genehmigt.

Die erste Serie von Interregio-Wagen entstand noch in einer alten Halle des ehemaligen AW, die zuvor renoviert worden war. Ziel war es jedoch, in Weiden eine neue Produktionsstätte zu etablieren, wofür eigens die PFA (Partner für Fahrzeugausstattung) GmbH gegründet wurde, deren Sitz zunächst in Fürth war. Zu 51 Prozent

Die Bundesbahn geht mit dem IR neue Wege

gehörte die neue Gesellschaft der Bundesbahn und zu 49 der Flachglas AG (FLAG). Die PFA GmbH besaß anfangs 100 000 D-Mark Stammkapital. „Damit bekommt man allerdings bei keiner Bank einen nennenswerten Kredit", schildert Bodack die vertrackte Situation, denn die DB hatte für Weiden ja die erschwerende Auflage gemacht, dass niemand entlassen werden dürfe, und angekündigt, dort kein Geld zu investieren. „Also mussten wir uns an den Freistaat Bayern wenden. Da wir als kleine Bundesbahndirektoren sicher waren, kein Gehör bei den Politikern zu finden, hatten wir die Idee Dr. Walter Trux persönlich einzuschalten", so Bodack. Trux war Vorstand der FLAG, die in der Oberpfalz mehrere Werke besaß und auch schon lange Zulieferer der Bundesbahn war. Trux wurde auf Empfehlung des Bundesbahnvorstands Dr. Gohlke seinerzeit ins Boot der PFA geholt. Die beiden Manager kannten sich bereits aus ihrer früheren Tätigkeit beim Compu-



Ein erstes Modell des Bordbistro, das ein wichtiger Baustein des Interregio war.



Das erste 1:1-Modell des künftigen Treffpunkts im Zug, der den Reisekomfort deutlich erhöhen sollte. Karl-Dieter Bodack (r.) mit dem Designer Fritz Fuchs und dem Architekten Jens Peters.

terriesen IBM. Trux stellte den Bundesbahnern, die sich um die Weiterverwendung des AW Weiden kümmern sollten, einen Unternehmensberater zur Seite. Das Engagement der FLAG war nicht selbstlos, besaß doch der Konzern in der Region Weiden ein Kunststoffwerk, das in der Lage war, Bauteile für die neue Innenausstattung der Interregios zu fertigen. Zahlreiche Glasbauteile in der Innenausstattung und neue Fenster versprachen zusätzliche Aufträge für die eigenen Glasfabriken. Dieses Joint-Venture der DB und der FLAG gefiel seinerzeit nicht allen. Mehrere andere Waggonhersteller schalteten sogar das Kartellamt ein, um die Rechtmäßigkeit der Auftragsvergaben überprüfen zu lassen und das Nachrichtenmagazin Spiegel berichtete kritisch darüber in der Ausgabe Nummer 40 des Jahres 1987.

„Wir baten Dr. Trux, als wir unser Anliegen der bayerischen Staatsregierung vortragen wollten, uns zu begleiten", erinnert sich Bodack. Wirtschaftsminister im damaligen Kabinett Streibel war August „Gustl" Lang (CSU), der selbst aus der Oberpfalz stammte. „Als wir in München vorsprachen, saß uns der Minister zunächst skeptisch gegenüber. Wir hatten die Zeichnungen von unserem geplanten neuen Werk dabei. Aber unsere Autorität als kleine Bahnbeamte war wohl doch bescheiden. Irgendwann in der Sitzung bat der Minister Dr. Trux um ein Vier-Augen-Gespräch", erzählt Bodack, „und nach knappen zehn Minuten kamen die beiden zurück und der Minister beauftragte seine Beamten, uns das Geld zu besorgen, das wir benötigten." Es ging immerhin um den stolzen Betrag von 40 Millionen D-Mark für den ersten Bauabschnitt. Ddas neue Werk in Weiden konnte jetzt auf dem ehemaligen AW-Gelände errichtet werden und sie war auch dringend erforderlich. „Für die erste Linie benötigten wir 64 Wagen, die wir noch in den alten Gebäuden produzierten", erinnert sich Bodack. Aber die mittelfristige Perspektive sah den Umbau von über tausend Waggons vor.

Es ging um den Umbau sehr vieler Waggons

Bodack und seine Mitstreiter beschritten Ende der 80er-Jahre viele neue Wege. Neu war unter anderem auch das Arbeitskonzept in Weiden. Bei der Bundesbahn wurde in der Regel in einer Art Fließbandfertigung gearbeitet, die bereits zu Reichsbahnzeiten eingeführt worden war. „Diese Fertigung war nicht optimal. Sie benötigt viel Platz und vor allem hat man bei Reparaturen das Problem, dass diese nie gleich ausfallen. Die Auslastung der Mitarbeiter ist sehr unterschiedlich. Deshalb führten wir die sogenannten Meistereifamilien ein:



Das Allgäu war Ziel zahlreicher Interregios. Zwei Kemptener 218 haben einen stilreinen Sechs-Wagen-Zug am Haken.

FOTO: HELFRIED SCHIESTL



FOTOS/GRAFIKEN (10): SLG. PROF. KARL-DIETER BODACK

Auf Luftkissen schwebten die Waggons durch die neu errichtete Halle der PFA. Somit war das Werk nicht endgültig auf die Produktion von Schienenfahrzeugen festgelegt.



Eine „Meistereifamilie“ in einem der neuen Interregio-Waggons. Solche Teams trugen jeweils die Verantwortung für einen Wagen.

Teams kümmern sich um jeweils einen Waggon.“ Das erwies sich als hocheffizient, auch weil es neue Kompetenzen schuf in einem Werk, das zuvor überwiegend grobschlächtige Reparaturen an Güterwagen durchführte. „Für die damaligen Durch-

Eine neue Art der Fertigung in der Provinz

schnittsmanager war es geradezu unerklärlich, wie die Mitarbeiter sich selbst weiterbildeten. Sie brachten sich gegenseitig Fertigkeiten bei. Wir haben die gar nicht auf Fortbildungen geschickt, in den Teams half man sich vielmehr gegenseitig“, so Bodack. Es gelang, in der oberpfälzischen Provinz eine moderne Produktionsstätte zu etablieren und gleichzeitig einen bemerkenswerten Teamgeist unter den Mitarbeitern zu entwickeln. „Da war einer, der Löten konnte und der zeigte seinen Kollegen dann, wie man etwa die Toilettenrohre verlötet. Und es gab doch einige, die von Elektrik etwas verstanden, auch wenn bei den Güterwaggons keine Elektrokenntnisse vonnöten waren. So griff die Begeisterung bei den Weidener Mitarbeitern immer mehr um sich, auch bei denjenigen, die der Idee anfangs sehr skeptisch gegenüberstanden.“

Dennoch barg das Projekt stets ein hohes Risiko in sich, denn der Erfolg des Interregio beruhte anfangs nur auf Prognosen von Marketingexperten. Wäre der Zug von den Fahrgästen nicht angenommen worden, dann hätte man in Weiden doch Skier oder Surfbretter oder etwas anderes in der neu errichteten Werkshalle produzieren müssen. „In der Halle waren ja zumindest keine Schienen“, schmunzelt Bodack, „wir hatten von Anfang an gesagt, die Halle sei für alles brauchbar.“

Aber dem war nicht so. Im Gegenteil, die PFA fertigte später nicht nur Interregiowagen, sondern es rollten beziehungsweise schwebten auch umgebaute Nahverkehrs- und Steuerwagen aus der neuen Halle. Die PFA wurde zum Spezialisten für die Aufarbeitung und Neuausstattung von Schienenfahrzeugen allgemein.

Lesen Sie im nächsten Teil, wie der Interregio vor allem nach der Wiedervereinigung aufblühte und warum dieses sinnvolle Verkehrsmittel am Ende doch beseitigt wurde. □

Stefan Alkofer



FOTO: THOMAS KÜSTNER

Kurz nach der Wiedervereinigung eroberte der Interregio auch die neuen Bundesländer und DR-Loks kamen vor IR-Zügen im Westen zum Einsatz, die Baureihe 219 jedoch nur probeweise.

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN
FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



NEU

Erscheinen im
September 2017



Berlin

Berlin gehört sicherlich zu den Metropolregionen Deutschlands, die in den letzten Jahrzehnten die größten Veränderungen beim schienengebundenen Verkehr erlebt haben. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die geteilte Stadt obendrein völlig unterschiedlich. Der bekannte Fotograf und Autor Burkhard Wollny ist ein profunder Berlin-Kenner, der schon in den 1960er-Jahren dort auf Fotojagd gegangen war. Seine Bilder und exzellente Aufnahmen anderer namhafter Fotografen wie Hermann Kuom oder Wolfram Müller bildeten die Basis für die eindrucksvollen Bildvergleiche.

Best.-Nr. 581701 | € 29,95

Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Auf vielen dieser bekannten und landschaftlich faszinierenden Strecken dominierte bis in die 1980er-Jahre die Dampftraktion. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe „Schienenwege durch die Zeit" präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und die heutige Situation nachgestellt.

Best.-Nr. 581702 | € 29,95

Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Schienenwege
Nordbaden
Best.-Nr. 581603



Schienenwege
Südbaden
Best.-Nr. 581527



Schienenwege
Württemberg
Best.-Nr. 581406



Schienenwege
Thüringen
Best.-Nr. 5813002



Schienenwege
Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos, je € 24,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.com/vgbahn

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsterweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.lok-doc-wevering.de



www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig!
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

www.modellbau-chocholaty.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Ich verkaufe aus Platzgründen mein aus zwei Teilen bestehendes Dampflok-Bw mit funktionsfähiger Drehscheibe, sämtlichen Behandlungsanlagen, sämtlichen Bw-Verwaltungsgebäuden, sämtlichen Eisenbahnwohngebäuden, alles Epoche 1/2. Tel.: 089/987128.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

KUSWA Modellbau – *KUSWA*, In der Gartenstr. 12, 34513 Waldeck, 05623-973737, Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

MODELLBAHNSHOP
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

www.spur-0.de

0: BR 216011-7 (V160), DB, weinrot. BR 897324 T3 DR. 6 versch. Gwg. 2-achsg. Hakenkupplung. Alles unbenutzt. Tel.: 030/53002793.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.augsburger-lokschuppen.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.beka-modelle.de

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen:
Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos.
Jetzt auch **NEUWARE**.
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

www.mbs-dd.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modelltom.com

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Trix Dieseltriebzug TEE, RAm, SBB, 22131, € 260,–. Tel.: 02454/6350.

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖWA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelaufen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN
Öffnungsz.: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.puerner.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.menzels-lokschuppen.de

Olsenbande in H0 Tresorwagen € 36,–; Olsenbandefigurenset € 8,50; Chevrolet Bel Air € 25,50. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Liliput, Jouef, Bemo, Biller-Bahn, MiniTrains & andere Marken in 0e, H0e und H0m. Auch Tausch. R.Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com, www.egger-bahn.nl

www.modellbahnritzer.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenset mit Innenbeleuchtung € 160,–. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.carocar.com

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Verkaufe: Märklin/Trix 22428 Diesellok BR 132 (Ludmilla), neu, OVP, € 200,–; 22918 Diesellok BR 218, neu, OVP, € 200,–. Roco 72588 Re 6/6 SBB, grün, neu, OVP, € 160,–. Piko 59580-5 Diesellok BR 118, neu, OVP € 100,–. Alfred Denzer, Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.modellbahn-keppler.de

www.jbmodellbahnservice.de

Verkaufe Spur H0 Roco: BR 01150 im Holzkasten mit Buch, neu € 170; BR 23150 mit Buch, neu, Karton € 165; BR 18 grün, Bayern, neu, OK € 175; BR 501815 neu, OK € 165. Piko: BR 243576 neu, OK € 165. Gützold: BR 56 Kohlenstaub, AEG, OK, neu € 130. Flm.: BR E 03118 neu, OK € 135. Liliput: BR 18478 neu, OK € 155. Gützold: BR 75555 neu, OK € 250; BA 42001, im OK € 135; BR 64180 neu, OK € 85. Tel.: 0385/5559076.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.d-i-e-t-z.de

www.modelleisenbahn.com

Verk. aus priv. Sammlung: Märklin, Trix, Fleischmann, Roco, Liliput, Rivarossi, Piko, Mehano, Epoche I bis IV, Dampf- u. E-Loks, ICE sowie SZ u. Nebenbahn Pers. Wagen. Außerdem auch einige Modelle US-amerik. Privatbahnen. Tel.: 0351/6495768.

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

www.moba-tech.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe Spur N: BR 03042 Minitrix € 135; Minitrix BR 521234, neu, OK, € 135; Flm. BR 011010, OK, Öltend., 5x, € 145; Flm. 01 blau, Stromlinie, Öltender, 5x, € 135; Flm. BR 94, neu, OK € 110; Minitrix BR E 44, neu € 95. Tel.: 0385/5559076.

Verkaufe große Spur-N-Sammlung, unbespielt, originalverpackt, 92 Loks/TRW, 410 Wagen, 83 Gebäude, 109 Autos etc., wegen Hobby-Aufgabe, nur komplett. Liste unter: behuenue@arcor.de

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahnservice-dr.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141 / 53481-152.

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 10/2017: 07.08.2017

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

www.bahnundbuch.de

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

www.modellbahn-keppler.de

MEB Jahrgang 1–37 komplett gebunden, Fromm Erfurter Blätter, komplett für € 250,–. Herold, Tel.: 0341/9120996.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Verkaufe Erstauswahl Schwarzweiss- und Farbabzüge aus neu erworbener Sammlung Otte/Grundmann/Kielstein, zum Chemnitzer Heizhausfest, 18.–20.08.2017 (Stand im Dampflokschuppen). M. Hengst, 0173/3690401, matthiashengst@gmx.de.

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953



GESUCHE
Dies + Das

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Hamburg und seine Verkehrswege

Das bildbetonte Buch des bekannten Redakteurs und Buchautors Gerhard Greß führt durch das auch in Hamburg von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert bis in unsere Tage.

208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 440 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



Einfach bestellen! 08141/534810 oder **bestellung@vgbahn.de**

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

www.vgbahn.de

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Schnabel Zahnradlok T28, Fotografieranstrich. Tel.: 07667/9113803.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung, analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

modellbahn-schildhauer ... für das besondere Detail am Modell
Suchen und Vergleichen | Mein Konto | 0,00 €
Neuer Webshop ab Ende Mai 2017 | NEU - anders - übersichtlicher | www.mbs-dd.com

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Fleischmann-Auslaufmodelle zum Sonderpreis

4320 DB Cargo Elektrolok BR 145 rot	~~255,00 €~~	169,99 €
4383 DB Cargo Elektrolok BR 151 rot	~~255,00 €~~	149,99 €
5357 BLN Sonderserie Güterwagen mit Bremserhaus "150 Jahre Berlin/Potsdam"	~~34,80 €~~	21,80 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN

Angebote für Spur LGB:

21225 Allegra RhB blau	2.290,00 €	41039 Set Drehschemelw. DR Holz	169,00 €
24741 99 5631 DR Sound	439,50 €	43233 Kesselwagen DRG ABC	89,95 €
30508 Abteilwagen DRG	129,50 €	43234 ged. Güterwagen DRG	89,95 €
39079 Set Perosnenwagen DR	299,00 €	49550 Set Güterwagen DR	299,00 €
41031 Set off. Güterwagen DR	179,00 €	50070 Fahrregler 2A	99,00 €
41038 Set Flachwagen MBS	129,00 €	90610 ICE 3 DB AG	169,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847



Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!"

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Gewerbegebiet BEINSTEIN
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen



Öffnungszeiten:
Montags - Samstag
von 09:00 - 19:00 Uhr

Wir haben auch im Sommer geöffnet und verfügen über klimatisierte Verkaufsräume

Wir bieten:
+ 1000 qm Verkaufsfläche
+ 2000 qm Gartenbahn-Anlage
+ Seminare für Kunden
+ regelmäßige Veranstaltungen und Infotage
+ Second Hand An- und Verkauf
+ hauseigene Werkstatt
+ Versand in fast alle Länder
+ Infoblättle
+ kostenlose Parkplätze vor dem Geschäft
+ Servicetelefon
+ WebShop

.... und vieles mehr

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauch temodellbahn.de, www.gebrauchte modellbahn.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/ 3833340, fama.rauch@gmail.com.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@ modellbahn-erftstadt.eu.

www.jano-modellbau.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche. nic@freenet.de – Danke.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer. ruediger@t-online.de.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop. vgbahn.info/vgbahn/service/ kleinanzeigen/bestellcoupon.html

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

www.modellmobildresden.de

Ihr Spezialist für individuelle Modellbahnbeschriftung
www.mb-tt.de
Modellbauteam Börner
Badstr. 10 • 06618 Naumburg
Tel.: 03445/2519585
mb-tt@online.de
• Nassschiebebilder in UV-Technik der Spurweiten N, TT und H0
• Wunschbeschriftungen aller Spurweiten und Epochen
www.mb-tt.de

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de
Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

***Aktion 279,90 €** UVP* 364,90 €*
***DC-Sound 389,90 €** UVP* 499,90 €*



Brawa 43152 E-Lok E95 03, DR, Ep.III / **Brawa 43156** E-Lok E95 03, DR, Ep.III, DC-Sound

***Aktion 134,90 €** UVP* 233,99 €*



Piko 50055 Dampflok BR89
Sächsische VT, K.Sächs.Sts.E.B., Ep.I

***Aktion 44,90 €** UVP* 99,90 €*



Brawa 45408
Gepäckwagen Dü, DR, Ep.IV

***Aktion 84,90 €** UVP* 139,99 €*



Piko 59474 Diesellok 6D, SM42-2164, Rail-Polska, Ep.VI

***Aktion 84,90 €** UVP* 139,99 €*



Piko 59476 Diesellok SM42-2211, Pol Miedz Trans, Ep.VI

***Aktion 99,90 €** UVP* 139,99 €*



Piko 59780-3
Diesellok T669 0012, CSD, Ep.IV

***Aktion 99,90 €** UVP* 139,99 €*



Piko 59784
Diesellok T669, CD, Ep.V

** Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers*

Unsere H0-Aktionen für Sie!



Besuchen Sie uns in unserem neuen Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle



Modelleisenbahnfreunde Northeim/Rhumetal e.V. Modellausstellung am 09.–10.09.2017 im Jägerzelt (fester Bau) am Schützenring 2 in 37154 Northeim. Wir suchen für diese Modellausstellung noch kleine Modellanlagen für die Spurweiten H0, H0e/m, N, TT aus dem Raum Harz-Weser, Süd-Niedersachsen, Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt. Info-Tel.: 05551/65986.

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.menzels-lokschuppen.de

Wer führt folgende Arbeiten aus: Reparaturen von Weinert-H0m-Lokomotiven, Decodereinbau, eventuell mit Licht in den Laternen vorn und hinten. E-Mail: juespri@t-online.de.

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

URLAUB
Reisen, Touristik

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,–. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Alter Bahnhof am Bähnle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)157/85098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Fahrt in den Süden? Machen Sie Pause. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

20.08.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–16 Uhr, 21423 Winsen/L., Rathausstr. (bei der Kirche), auf dem Oldtimer-Markt. Info-Tel.: 040/6482273.

17.09.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, Udo.Koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

23./24.09.: Modellbahn-Kombi-Ausstellung in 56412 Stahlhofen. Versch. Spurweiten u. Maßstäbe, im Dorfgem. Haus, auf 2 Etagen + 3. Tag d. off. Tür bei „MOMs Modellbahn-Traum", gegenüber DGH u. Kinderbasteln, Zubehör, priv. Tauschbörse!

24.09.: Modellautotausch- und Modelleisenbahnbörse, von 11–17 Uhr, im Zentrum für „Automobilkultur SchuppenEins", Konsul-Smidt-Str. 20–26, 28217 Bremen. Infos und Anmeldungen: Manfred@Nauland.de

Liebe Inserenten! Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen. Ihre Anzeigenabteilung

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE
nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

10/2017 = 07. August
Erstverkaufstag 13.09.2017

11/2017 = 06. September
Erstverkaufstag 11.10.2017

12/2017 = 05. Oktober
Erstverkaufstag 08.11.2017

1/2018 = 06. November
Erstverkaufstag 06.12.2017

FOTO: ALEXANDER BERGNER

Diese Brücke hat den Dreh raus

Siegmund Lang begeisterte unsere Leser schon in der MEB-Ausgabe 1/2017 mit seiner grandiosen H0-Anlage. Sein neuester Coup ist eine eindrucksvolle Trestlework-Holzbrücke nach US-Vorbild, die auch durch technische Raffinessen zu beeindrucken weiß.

Am Anfang meines Brückenbaus stand der Wunsch, einmal eine Messinglok zu besitzen. Diesen habe ich mir mit der Anschaffung einer amerikanischen „Challenger" des Herstellers Sunrise erfüllt. Zum Anschauen gelangte das Modell in die Vitrine – sehr schön, aber auf Dauer langweilig.

Also musste etwas her, damit ich mit der Lok ein wenig Betrieb machen konnte. Seit Urzeiten faszinieren mich Brücken, insbesondere die aus vergangenen Jahrhunderten. So kam ich auf den Gedanken, selbst eine Modell-Brücke zu bauen. Der Viadukt meiner Großanlage war mir wunderbar gelungen, warum sich nicht gleich an etwas noch Größeres wagen?

Nach reiflicher Überlegung brachte ich es auf den Nenner: Ich baue eine amerikanische Trestle-Bridge als Basismodul, an das ich beidseitig je ein Auslegersegment anhänge. Auf der Strecke sollen Lokomotiven im Pendelzugbetrieb verkehren können. Und wenn ich das Ganze zweigleisig aufbaue und die Loks an beiden Enden über je eine Drehscheibe wenden lasse, ist sowohl Linien- als auch Rangierbetrieb nachstellbar. Natürlich nur mit wenigen Wagen und in vergleichsweise bescheidenem Umfang, versteht sich. Durch die modulare Ausführung sollen die Segmente platzsparend aufbewahrt werden können.

Das fertige Gebilde muss ähnlich einem klappbaren Tapeziertisch funktionieren, allerdings mit nur einer Stütze pro Ausleger. Diese werden unten, an den Seitenteilen



Dank ihrer Größe macht die Trestle-Brücke für H0 auch vor „natürlichem Hintergrund" im Garten des Erbauers eine gute Figur.

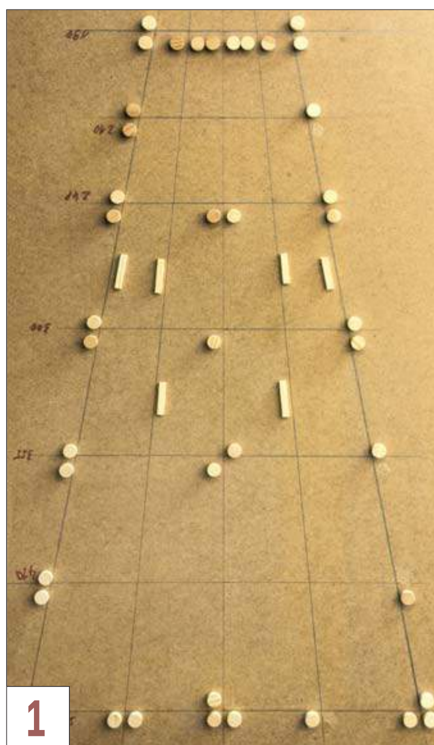
des Hauptmoduls anliegen und sind längenverstellbar auszuführen. Sowohl analoge als auch digitale Lokomotiven sollen eingesetzt werden können. Eine sich nach oben hin verjüngende Gestaltung des Basis-Moduls wird sich dem Erscheinungsbild der Brücke anpassen und eine schmalere und damit handlichere Ausführung des links- und rechtsseitigen Auslegers erlauben. Nachdem das Grundkonzept stand und ich die Pläne detailliert ausgearbeitet hatte, machte ich mich ans Werk.

Eine große Holzbrücke sollte es werden

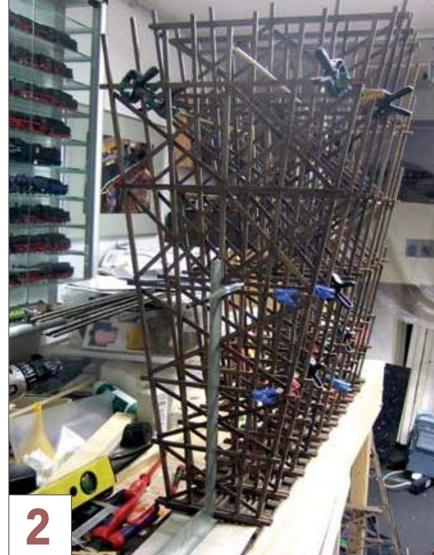
Die Brücke stellte für mich die Hauptsache dieses Bauvorhabens dar und entstand deshalb zuerst. Der Begriff „Trestlework" steht für Gerüst. Diese Bezeichnung ist treffend, denn die Vorbilder in den USA waren einst in der typischen Fachwerkgerüst-Bauweise ganz aus Holz entstanden. Dieses Material bot sich selbstverständlich auch für die Modellumsetzung an. Vorlagen für die Bauausführung der Trestle-Brücke fand ich auf Fotos und im Internet.

Nach ein paar Maßabschätzungen und Vergleichen mit der Realität entschied ich mich dazu, die Brücke mit einer Höhe von rund 90 Zentimetern und einer Länge von 140 Zentimetern zu bauen. Sie überspannt eine Schlucht, auf deren Grund ein ausgetrocknetes Flussbett verläuft. Eindrücke hatte ich bei einigen Reisen in die USA genügend gesammelt. Nach dem Anfertigen entsprechender Maßskizzen und der Ermittlung des Holzbedarfes beschaffte ich im Baumarkt gehobelte Kiefernleisten verschiedener Querschnitte.

Die Hauptträger bestehen aus Leisten mit einer Kantenlänge von 5,5 x 7 Millimetern, die Verstärkungsstreben sind dagegen nur zwei Millimeter stark. Die Brücke fand in einer Box aus 13 Millimeter starker Tischlerplatte einen geeigneten Platz. Von dieser wurden zunächst nur der Boden und die beiden Kopfteile in U-Form errich-



1 Zur Fertigung der T-Brückenelemente (Engl.: „bents") entstanden Schablonen mit aufgeleimten Astlochstopfen aus dem Baumarkt.



2 Die Brücke während der Überkopf-Montage: Vorne sieht man den Anschlagwinkel für die lotrechte Ausrichtung der Konstruktion.

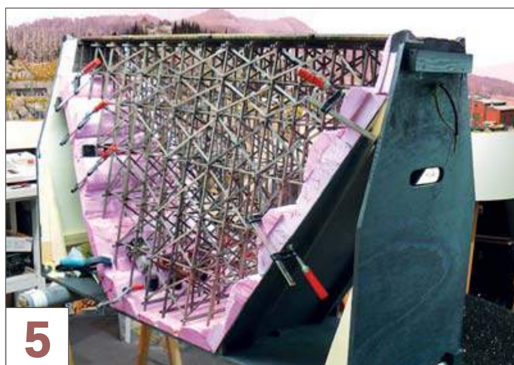


3 Probeaufstellung der fertiggestellten Brücke: Vorne ist die Rückseite des Kopfstückes (auf US-Englisch „abutment") erkennbar.

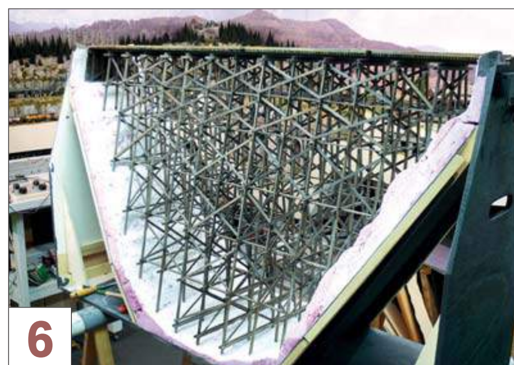


4 Nachdem die Brücke in die Sperrholzbox eingepasst wurde, können die Feinarbeiten an der Konstruktion beginnen.

FOTOS (4): SIEGMUND LANG



Die Felsen- und Geröll-Landschaft um die Brücke herum wurde mit passend zugeschnittenen Styrodurstücken modeliert.



Eine abschließende Gipsschicht sorgt für das korrekte Aussehen der Felswände, da man den noch feuchten Gips sehr gut bearbeiten kann.



FOTOS (9): SIEGMUND LANG

Nach Abschluss der Vegetationsgestaltung: Gut zu sehen ist die nachträglich angebrachte Pfeiler-Abstützung im felsigen Gelände.

tet. Die Kopfteile erhielten zuvor je eine Griffaussparung, die den Transport des Moduls erleichtern. Die Brücke wurde so gebaut, dass ihre spätere Fahrbahn die obere, vierte Seite der Box bildete.

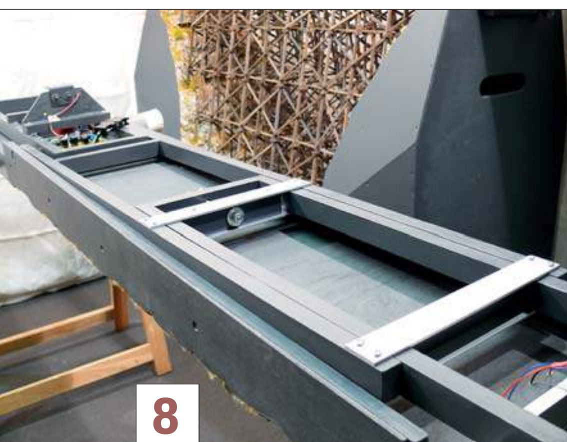
Nach dem Einbringen von Stabilisierungsleisten für die Böschungen, dem Aufschrauben der beiden Böschungs-Verkleidungen aus dünnem Sperrholz und der Verleimung einiger „bents" (Engl. für Joche) mit dem nunmehr entstandenen hölzernen Untergrund bildete das Ganze eine stabile, belastbare Konstruktion.

Der Modellbahner als Kunsttischler

Die beiden Ausleger bestehen ebenfalls aus je einer 13 Millimeter starken Tischlerplatte von etwa 110 Zentimetern Länge und 25 Zentimetern Breite. Zur Längsversteifung leimte und verschraubte ich gehobelte Leisten im Querschnitt von 13 x 35 Millimetern hochkant an die Unterseite des Auslegers, so dass daraus eine U-Form entstand. Die Leisten versteifen den Ausleger und bilden die Basis für die Befestigung diverser späterer Anbauten.

Aus Leistenmaterial mit einer Kantenlänge von 18 x 28 Millimetern fertigte ich die verstellbaren Stützen. Diese bestehen aus je zwei Teilen, die sich teleskopartig ineinanderschieben lassen und von Alublechen geführt werden. Die Verstellbarkeit der Stützen wird durch je eine Schlossschraube mit Flügelmutter erreicht, die zwischen zwei Sprossen der beiden Stützenteile angebracht wird.

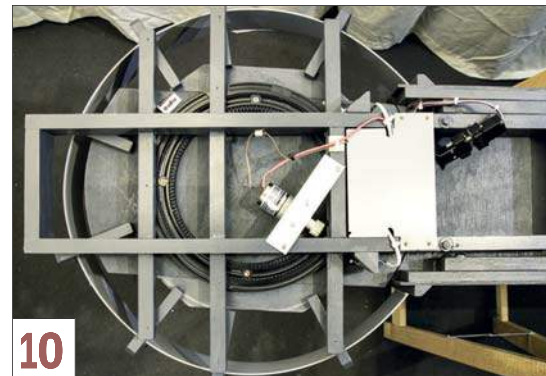
Die Teleskopstützen sind so gebaut, dass sie sich schräg am Brückenkorpus abstützen. Sie lassen sich in ihrer Endposition sicher befestigen. Die Teleskop-Ausführung ermöglicht den dafür notwendigen Längengewinn der Stützen, die sich zum Transport auf die Abmessung des Auslegers zusammenschieben und an seinem Ende sicher einklinken lassen. Die beiden Ausleger können so platzsparend aufbewahrt werden, wenn die Konstruktion gerade einmal nicht aufgebaut ist.



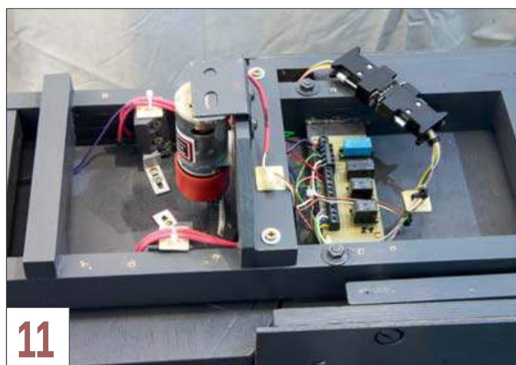
Ein Ausleger liegt kopfüber. Erkennbar sind Aufbau und Drehpunkt der Stütze. Im hinteren Teil sichtbar: der angeschuhte Drehteller.



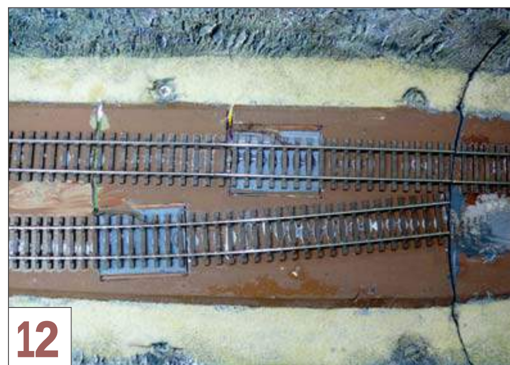
Der Aufnahmeblock mit Schlitz, in den der Aluwinkel des Auslegers einrastet. Die M5-Schrauben dienen der Höhenverstellung.



Die komplette Drehteller-Einheit von unten. Unter der Abdeckung befindet sich die Platine mit den Bauteilen zur Motoransteuerung.



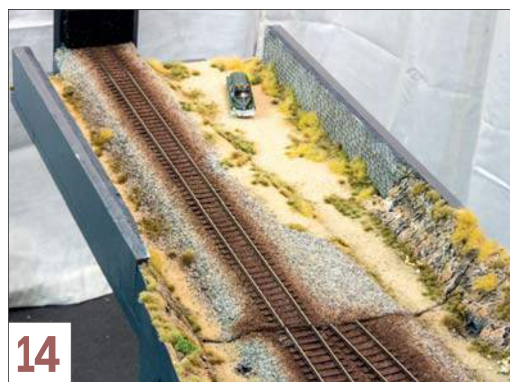
11 Verstellbare Alu-Winkel zur Ansteuerung der im Doppelpack angebrachten Mini-Rollen-Endschalter. Die Fahrspannung wird per Relais umgeschaltet.



12 Die Kadee-Magnematic-Magnete trennen an dieser Stelle Lok und Wagen. Die Gleisabschnitte zum Drehteller hin können spannungslos geschaltet werden.



13 Der Drehteller mit dem Ausfahrschutz. Der typisch amerikanische Wasserbehälter fördert die Illusion einer Stopp-Stelle am fortlaufenden Gleis.



14 Das andere Drehsegment wurde mit einem gepolsterten Ausfahrschutz versehen. Hier ist die Gleisanbindung etwas einfacher als bei der Drehscheibe.

Nun begann der eigentliche Clou, nämlich der Bau der beiden Drehscheiben, wobei ich eine als Segmentdrehscheibe (genauer gesagt Kreissektor-Drehscheibe) ausgeführt habe. Beide werden jeweils am Ende der beiden Ausleger angeschuht.

Drehscheiben bilden einen ausgefeilten Abschluss

Zunächst entstand ein Hilfsrahmen, ähnlich der Struktur der Auslegerstützen. Als Basis für den späteren Scheiben-Drehpunkt leimte ich waagerecht ein Befestigungsbrett ein. Den Hilfsrahmen passte ich vorab dem Ausleger an. Danach schraubte ich diesen mit Bolzenschrauben probehalber fest. Den Drehteller sägte ich wieder aus 13 Millimeter dicker Tischlerplatte zurecht. Ich wählte als Durchmesser 450 Millimeter, um auch die größten Loks noch auf der Scheibe wenden zu können.

Bei der Verschraubung des Drehtellers achtete ich zuerst auf eine genaue Zentrierung desselben. Dann wurde er nochmals am Ausleger angebracht, wobei es galt, die Höhendifferenzen zwischen Ausleger- und Drehtelleroberkante auszuloten. Auftretende Differenzen konnten durch Unterlagen ausgeglichen werden. Nachdem alles passend war, habe ich den Hilfsrahmen mit dem Ausleger verschraubt. Nun lag der Teller plan zur Auslegeroberfläche und ließ sich einwandfrei drehen, da der Abstand zur Ausrundung am Ausleger nicht mehr als einen Millimeter betrug.

In gleicher Weise wie bei der ersten Drehscheibe wurde die Drehvorrichtung für den Ausleger Nummer zwei hergestellt. Der Unterschied besteht lediglich in der Ausbildung des Drehtellers. Diesen habe ich als Kreissegment (Kreissektor) ausgeführt, weshalb er die Lok beim Schwenken automatisch auf das Parallelgleis versetzt. Es handelt sich also um eine Segment-Weiche ohne Drehmöglichkeit der auf Ihr befindlichen Lok.

Zur Verbesserung der Handhabbarkeit und Erhöhung der Transportsicherheit brachte ich noch zusätzliche seitliche Verkleidungen aus Sperrholz an, die den Konturen des Geländes folgen und dieses vor Beschädigungen durch Stöße und dergleichen schützen. Zu guter Letzt wurden die Gleise auf den einzelnen Bauteilen verlegt.

Die gesamte Anlage ist viereinhalb Meter lang und benötigt zur Aufstellung lediglich eine Grundfläche von zirka 1,5 x 0,5 Metern. Um die Anlage bei Präsentationen auf Augenhöhe zu bringen, ist ein Kastenunterbau von 250 Millimetern Höhe entstanden. Zum Ausgleich von Bodenunebenheiten habe ich an allen vier Ecken M8-Möbel-Verstellschrauben angebracht.

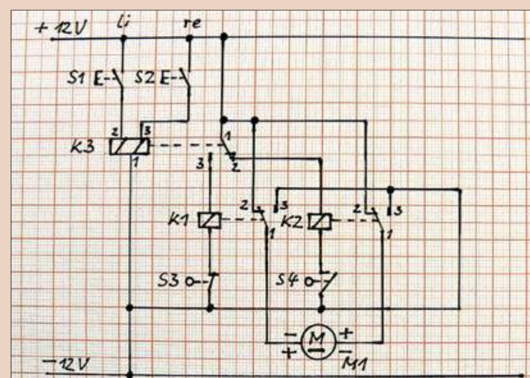
Moderne Elektronik sorgt für Betriebsbereitschaft

Zur Verkabelung verwendete ich hauptsächlich Flachbandkabel, die sich platzsparend in dafür vorbereiteten Kabelkanälen unter den Anlagenteilen unterbringen ließen. Die Anlage kann sowohl analog als auch digital betrieben werden. Dazu fertigte ich ein kleines Steuerpult an, dessen Oberfläche die Streckenelemente wiedergibt und Schalter/Taster für unterschiedliche Bedienungsfunktionen aufnimmt, inklusive der Taster zur Drehscheibensteuerung. Alle elektrischen Ein- und Ausgänge zur Anlage laufen über das Pult. Die Einschleifung von Zusatzgeräten, wie zum Beispiel den „Quantum Engineer“ zur analogen Steuerung von Modellen mit QSI-Sound, wird ebenfalls über Schalter und Stecker auf dem Pult erledigt.

Als Zentrale für den Digitalbetrieb verwende ich das Lenz-Set 100 mit dem entsprechenden Handregler LH100 in Kombination mit einem 15-Volt-Trafo. Diese Zusammenstellung hat sich ausgezeichnet bewährt. Für Analogbetrieb eignet sich jeder Transformator für Gleichstrombahnen.


FOTO: ALEXANDER BERGNER

Stolzer Erbauer der US-Brückenanlage: Siegmund Lang hat aus dem Rohstoff Holz ein Modellbau-Meisterwerk erschaffen.



SKIZZE: SIGMUND LANG

Zeichenerklärung zur Skizze:
K1/K2: monostabile Miniaturrelais (12 Volt, 2 Ampere, 1x Wechsler)
K3: bistabiles Miniaturrelais (12 Volt, 2 Ampere, 1x Wechsler)
S1/S2: Miniaturtaster (12 Volt, 1 Ampere)
S3/S4: Micro-Endschalter
M1: Getriebemotor

Ablauf und Funktionsweise der Drehscheibensteuerung:
Der Taster S1 wird betätigt, das bistabile Relais K3 schaltet, K3/1-3 wird geschlossen. Das monostabile Relais K1 zieht an, K1/1-3 wird geschlossen (K2 verharrt in Stellung 1-2, da Öffner S4 in Endstellung offen). Der Motor M1 wird über K1/1-3 mit Minus-Potential sowie über K2/1-2 mit Plus-Potential versorgt und beginnt sich zu drehen. Der Öffner S4 schließt sich kurz nach dem Anlauf, jedoch ohne Folgen. Erreicht die Drehscheibe die Endstellung, öffnet Endschalter S3, K1 fällt ab, schließt seinen Kontakt 1-2 und darüber den Motor kurz (K2 befindet sich in Ruhestellung, da das Plus-Potential seitens K3 fehlt, K2/1-2 geschlossen). Der Motor kommt umgehend zum Stillstand und gewährleistet, dass – nach vorheriger Justage – die Gleisenden von Drehscheibe und Fahrgleis zueinander passen. Wird nun der Taster S2 betätigt, schaltet K3 um, K2 wird bestromt, K2/1-3 schließt (K1 in Ruhestellung) und der Motor dreht sich anders herum. Kurz nach Drehbeginn wird S3 freigegeben, K1 kann jedoch nicht anziehen, weil über K3 das Plus-Potential fehlt. K1 verharrt daher in Stellung 1-2. Erreicht die Drehscheibe nach einer 180°-Drehung ihren Endpunkt, öffnet Endschalter S4, K2 fällt ab, K2/ 1-2 wird geschlossen und der Motor bleibt sofort stehen. Über K2/ 1-2 und K1/ 1-2 ist er kurzgeschlossen. Eine erneute Drehung kann über die Betätigung von S1 eingeleitet werden. Aufgrund der Schaltungsausführung kann jederzeit, auch während der Drehung, eine Drehrichtungsänderung durch Betätigen des jeweils anderen Tasters vorgenommen werden.

Die Einspeisung für die Drehteller-Motoren erfolgt über eine separate 12-Volt-Gleichstrom-Spannungsquelle. Hier muss ein Verpolschutz vorgesehen werden. Verwendet man einen Gleichstrom-Fahrtrafo, ist die Spannung (= Motordrehzahl) zusätzlich in Grenzen regelbar. Alle Steuer- und Regelkomponenten platzierte ich auf einer selbstgefertigten, demontierbaren Pultkonsole mit separatem Ständer, die im Bild links oben gut zu erkennen ist.

Ein erster Betrieb mit analog und digital betriebenen Fahrzeugen verlief vielversprechend und bereitete großen Spaß. Wer mehr Platz zur Verfügung hat, kann das Ganze mindestens zu einem Anlagen-Oval ausbauen. Ebenso kann das Brückenmodul beispielsweise als Viaduktvariante realisiert werden, um das Konzept den in Europa üblichen Vorbildsituationen anzupassen. □ *Siegmund Lang/ba*


FOTO: SIEGMUND LANG

Die komplette Anlage in ihrer ganzen Pracht. Auf dieser Aufnahme fehlt noch der zusätzliche Unterbau unter der Brückenbox, der dazu dient, die Anlage etwas mehr in Richtung Augenhöhe des Modellbahners emporzuheben.

Frisch gebügelt!

Die BR 160:

Ein „Bügeleisen" mit Stangenantrieb







Abbildungen zeigen Muster



H0

Neukonstruktion

Ihr Aufbau bestand aus einem sehr kurzen, niedrigen Vorbau, dem Führerhaus, auf dessen Dach der Stromabnehmer angebracht war, und einem langen, niedrigen Vorbau hinten, der zum Ende hin abgeschrägt war. Diesem unsymmetrischen Gehäuse verdankten die Lokomotiven den Spitznamen „Bügeleisen".
Um die harten Rangieraufgaben besser bewältigen zu können, erhielten die Exemplare der BR E 60 (ab 1968: 160) gegen Ende der 1950er-Jahre Rangierbühnen über den Puffern, zusätzliche Fenster und eine neue Verkabelung.
Drei bewährte Bügeleisen, 160 009, 010 und 012, sind bis heute museal erhalten geblieben.

- LED-Spitzenlicht
- Feine Speichenräder aus Metall
- Niedrige Spurkränze
- Zahlreiche angesetzte Steckteile
- PluX22-Digitalschnittstelle
- Abnehmbarer Schaltpilz

- Digital-Varianten: Originalsound, Pufferkondensator, Führerstandbeleuchtung und Rangierkupplung

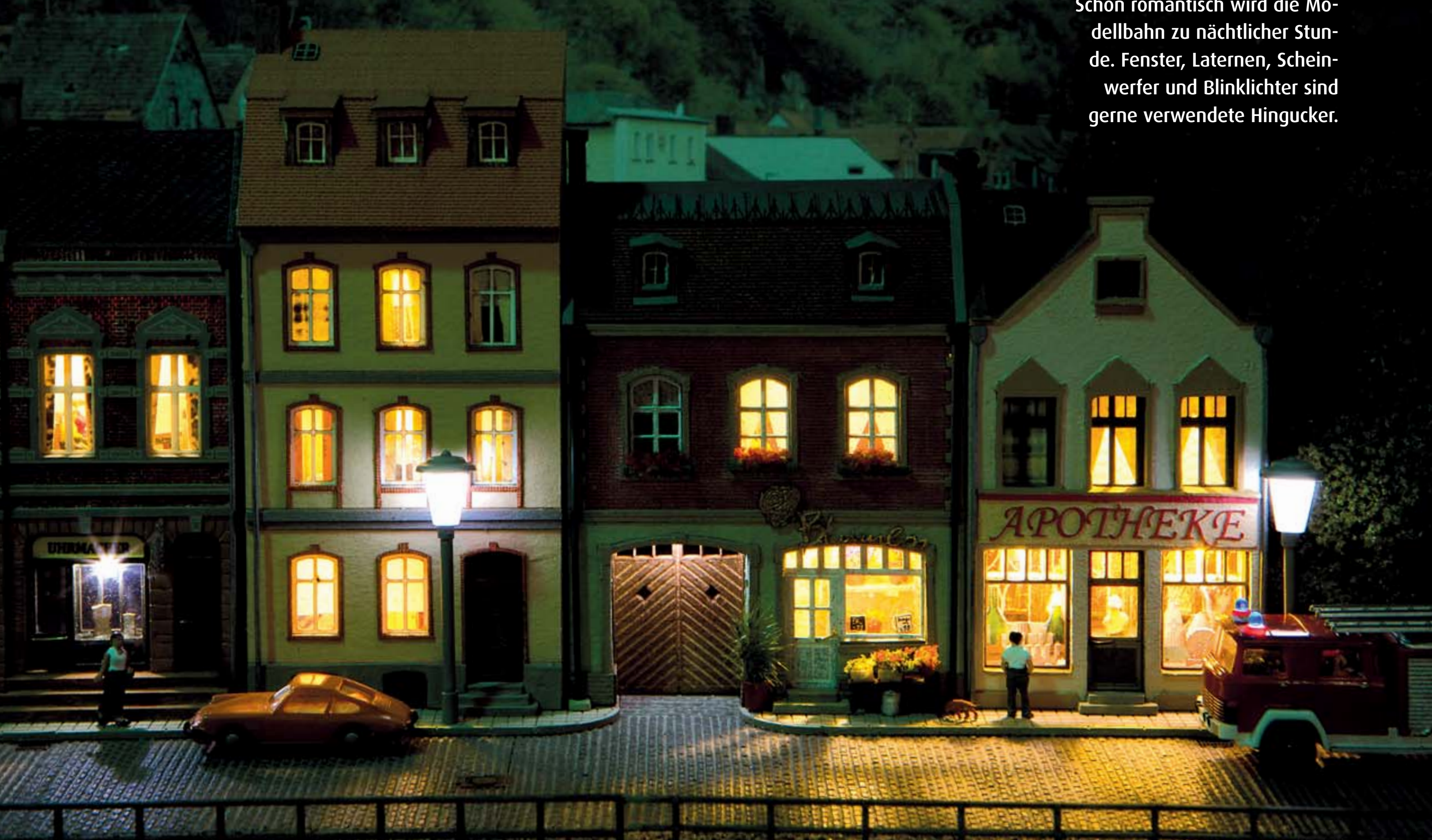
Elektrolokomotive BR 160 der DB, Ep. IV

Art. Nr.: 436003  € 249,00

Digitalvarianten mit Sound und Digitalkupplungen:

Art. Nr.: 436073			€ 339,00	digitale FLEISCHMANN-Profi-Kupplungen
Art. Nr.: 430676			€ 339,00	digitale Bügel-Kupplungen
Art. Nr.: 394073			€ 339,00	digitale Bügel-Kupplungen (AC-Modell)

Mit Sound und Digitalkupplungen



Schön romantisch wird die Modellbahn zu nächtlicher Stunde. Fenster, Laternen, Scheinwerfer und Blinklichter sind gerne verwendete Hingucker.

Eine Modellbahn mit vorbildgetreu gestalteter Beleuchtung verbreitet ein ganz besonderes Flair. Mit elektronischen Bausteinen lassen sich realistische Abläufe und Effekte erzielen.

LICHTERZAUBER

Für die Steuerung der Modellbahnbeleuchtung stehen mittlerweile sehr unterschiedliche Systeme zur Auswahl. Die Spanne reicht von kleinen Platinen, die direkt in der Anlage verbaut werden bis hin zu komplexen, rechnergestützten Systemen, die sogar auf die Beleuchtung des Hobbyraums Einfluss nehmen.

Einen Mittelweg geht der neue Hersteller Meier-Modellbau. Die Basisausführung des hier vorgestellten „Lichtcomputers" bietet Anschlüsse für 24 LED und verschiedene, einstellbare Lichteffekte. Für die Montage und Inbetriebnahme des Bausteins muss man kein ausgewiesener Elektronikexperte sein und auch die optionale Programmierung der Abläufe am PC überfordert den Anwender nicht. Besondere Ansprüche an die Stromversorgung stellt der „Lichtcomputer" ebenfalls nicht. Hier darf alles zur Anwendung kommen, was eine Spannung von 10 bis 20 Volt liefert. Es spielt keine Rolle, ob es sich um Gleich- oder Wechselspannung handelt. Ein nicht mehr benötigtes Steckernetzteil kommt ebenso in Frage wie ein herkömmlicher Modellbahn- oder Lichttrafo. Ein weiteres Einsatzgebiet erschließt sich für die Freunde des ferngesteuerten Modellbaus. Dank der geringen Leistungsaufnahme kommt auch ein Modellbau-Akku als Energiequelle in Frage. Damit findet die Lichtsteuerung auch in größeren Flug- und Fahrzeug-Modellen ihren Platz. Der Modellbahner, der seine Dioramen gerne auf Ausstellungen präsentiert, kann mit dem Baustein auch Schaustücke ohne großen Aufwand ins rechte Licht setzen.

Über zwei Hebelklemmen mit der Bezeichnung K1 ist der Stromanschluss für den „Lichtcomputer" schnell hergestellt. Die Polarität muss dabei nicht beachtet werden. Für den Betrieb der Leuchtdioden stellt das Gerät dann drei unterschiedliche Ausgangsspannungen am Klemmenblock K5 bereit. Auf diese Weise lassen sich alle handelsüblichen LED betreiben, ohne dass sich der Bastler Gedanken über die Werte der Vorwiderstände machen muss. Leuchtdioden in den Farben Rot, Gelb und Grün benötigen beispielsweise eine Spannung von knapp über zwei Volt, weiße und blaue LED arbeiten in der Regel erst ab 3,2 Volt. Die Helligkeit der angeschlossenen LED lässt sich zudem über den Trimmer P1 in einem weiten Bereich einstellen. Genau informieren muss sich der Modellbahner, der betriebsfertiges Zubehör wie Straßenlaternen oder Hausbeleuchtungen einbauen will. Hier sind meist werksseitig schon Vorwiderstände verbaut. LED-Artikel, die ausdrücklich für die modellbahnübliche Spannung von 16 Volt vorgesehen sind, lassen sich am „Lichtcomputer" nicht betreiben. Das Gleiche gilt für Beleuchtungen, in denen Glühlampen verbaut sind.

Lichteffekte auf Wunsch

Um alle Möglichkeiten der Lichtsteuerung nutzen zu können, müssen die Leuchtdioden jeweils einzeln angeschlossen werden. Es schadet also nicht, sich schon während des Aufbaus von Gebäuden und vor der Verdrahtung der Anlage Gedanken zu den gewünschten Lichteffekten zu machen. In der Grundversion steuert der „Lichtcomputer" 24 LED über die Anschlussblöcke K2, K3 und K4. Das bringt zwangsläufig einen gewissen Verdrahtungsaufwand mit sich, den man beim Einbauort der Lichtsteuerung berücksichtigen sollte. Mit einigen Gebäuden und etwas Zubehör sind die 24 Steckplätze zudem schnell belegt. Für größere Projekte ist der „Lichtcomputer" deshalb mit einem Booster lieferbar. Damit lassen sich je Ausgang zehn Lichtspender betreiben, insgesamt also 240 Stück. Im Auslieferungszustand simuliert das Gerät an allen Ausgängen die wechselnden Beleuchtungen in Wohnhäusern. Über die mitgelieferten kleinen Steckbrücken (Jumper) lassen sich am „Lichtcomputer" aber auch spezielle Effekte abrufen. Es stehen Simulationen für Blinklichter, für leuchtstoffröhren und Lauflichter zur Verfügung. Zu beachten ist, dass diese Einstellungen jeweils blockweise gelten. Setzt man zum Beispiel den Block K2 auf Blinklicht, gilt dies für alle acht Anschlüsse. Der Block K3 bietet, mit Jumper J2 wählbar, auch das typische Leuchtstoffröhren-Flackern nach deren Einschalten. Voraussetzung dazu ist das Vorhandensein einer Drahtbrücke oder eines Schalters zwischen den Klemmen K5/Gnd und K3/8. Dann bleiben an K3 noch sieben Klemmen für LED übrig. Je nach Position der Jumper J3 und J4 stehen außerdem drei verschiedene Lauflichter am Block K4 zur Auswahl. Schließlich kann der Modellbahner über die Steckbrücken J5 und J6 noch die Geschwindigkeit des normalen Beleuchtungswechsels bestimmen. Ein kompletter Durchlauf der werksseitig programmierten 128 Schritte dauert wahlweise zehn, 21, 43 oder 64 Minuten. Nach Einbau und Anschluss der Beleuchtungselemente ist zunächst eine Überprüfung wünschenswert. Zu diesem Zweck lässt sich die Steuerung in einen Testmodus versetzen, dabei werden alle Steckplätze mit Jumpern versehen. Nach einer kurzen



1 In der Basisversion bietet der Lichtcomputer Anschlussmöglichkeiten für 24 Leuchtdioden. Zusätzlich oder gleich in einem Set ist ein USB-Adapter erhältlich.



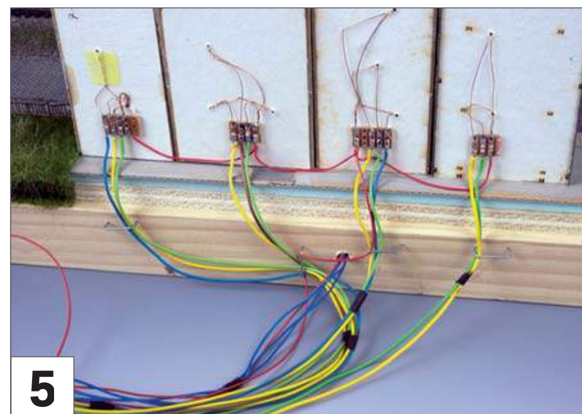
2 An die Stromversorgung stellt das Gerät keine besonderen Ansprüche. Die Spannung muss im Bereich zwischen zehn und 20 Volt liegen.



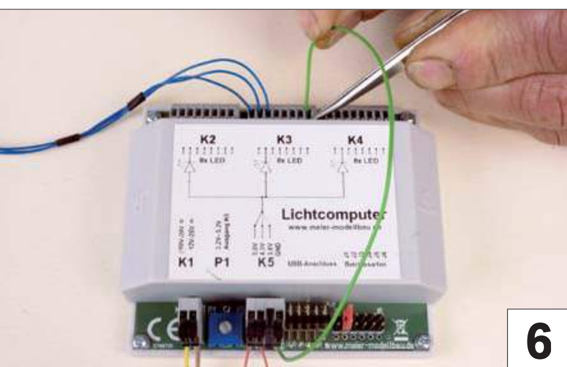
3 Der Klemmenblock K5 bietet drei unterschiedliche Spannungen. Für die Anschlussarbeiten ist kein spezielles Werkzeug nötig.



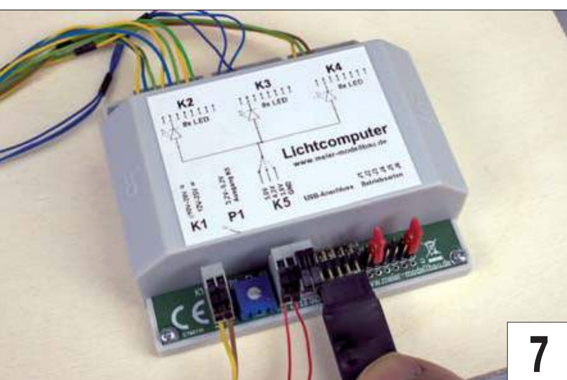
4 In etlichen Modellbahn-Artikeln sind heute LED verbaut. Für Eigenbau-Projekte erhält man die Lichtspender in vielen Versionen.



5 Für eine separate Ansteuerung der LED müssen diese wie bei diesen vier Gebäuden auch jeweils einzeln verkabelt werden.



Über Steckbrücken lassen sich Lichteffekte aktivieren. Für das Neonlampen-Flackern ist eine Drahtbrücke oder ein Schalter nötig.



An der USB-Steckleiste findet der Adapter seinen Anschluss. Ein Verdrehschutz verhindert eine versehentlich falsche Montage.

FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Blinkphase leuchten dann alle LED dauerhaft. Auf diese Weise kann der Bastler die korrekte Verdrahtung und die Helligkeit der Beleuchtung beurteilen. Eine Änderung der Steckbrücken-Belegung wird erst wirksam, wenn der Baustein mindestens zehn Sekunden stromlos geschaltet war.

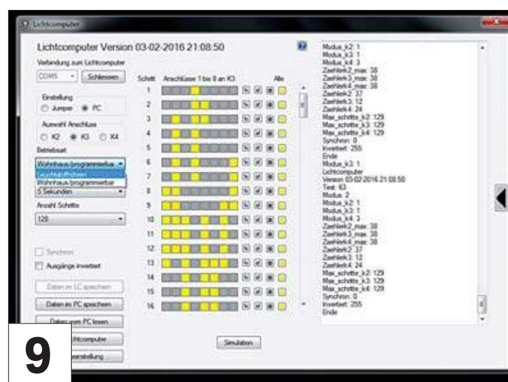
Programmierung am PC

Eine deutliche Erweiterung bezüglich der Möglichkeiten bei der Lichtsteuerung ergibt sich mit der Verwendung des USB-Adapters des Herstellers. Wem die Einstellmöglichkeiten über die Jumper nicht genügen, kann über den Adapter am PC die Abläufe nach eigenen Vorstellungen programmieren. „Lichtcomputer" und Adapter sind einzeln erhältlich, werden aber auch als Set angeboten. Neben dem Adapter gehört ein USB-Kabel zum Lieferumfang. Die für den Betrieb notwendige Software steht zum Download auf der Internet-Seite des Herstellers kostenlos zur Verfügung. Nach der Installation des kleinen Programms kann der Anschluss der Lichtsteuerung an PC oder Laptop erfolgen. Der USB-Adapter ist mit einem Verdrehschutz ausgestattet. Nach dem Herstellen der USB-Verbindung wird die Betriebsspannung des Bausteins eingeschaltet. Ist der Programmstart erfolgreich, folgt ein kurzer Datenaustausch zwischen Lichtbaustein und Rechner. In der sich öffnenden Arbeitsmaske können anschließend zahlreiche Einstellungen vorgenommen werden. Wichtig ist allerdings, die Einstellung „PC" in dem entsprechenden Feld zu wählen. Die umfangreichen Möglichkeiten der Programmierung werden auch sehr anschaulich in der bebilderten Anleitung dargestellt. Damit sollte die Einstellung der Lichtsteuerung für jedermann problemlos möglich sein. Neben den schon erwähnten Effekten der einzelnen Blöcke lassen sich jetzt auch Taktung und Zahl der Beleuchtungswechsel den eigenen Vorstellungen besser anpassen. Für die Gebäude-Beleuchtungen ist zum Beispiel ein kompletter Tagesablauf darstellbar. Ebenso denkbar sind Ampelanlagen oder komplexe Lichtmuster beispielsweise für Kirmes-Fahrgeschäfte. Im Testmodus der PC-Programmierung kann jede einzelne LED aktiviert werden, der Button „Simulation" ermöglicht eine schnelle Kontrolle der eingestellten Abläufe.

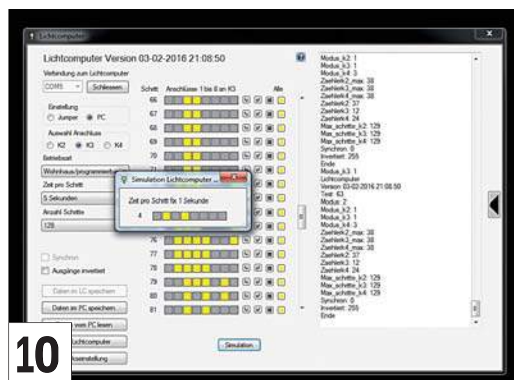
Das „Lichtcomputer"-Set mit USB-Adapter ist für 99,90 Euro erhältlich. Weitere Infos sind unter www.meier-modellbau.de zu finden. ☐ *Michael Siemens/abp*



Nach dem erfolgreichen Programmstart können die Einstellungen vorgenommen werden. Wichtig ist die Auswahl „PC" in dem Feld Einstellung.



Die Einstellung „Betriebsart" bestimmt das Verhalten des jeweiligen Blocks. Taktung und Anzahl der Schritte lassen sich ebenfalls festlegen.



Mit dem Klick auf „Simulation" kann man das Ergebnis der Programmierung überprüfen. Fehler sind so schnell erkennbar.



Das Fenster „Test Lichtcomputer" erlaubt das Einschalten jeder einzelnen LED des jeweiligen Ausgangsblocks.

RIOGRANDE Dampf • Reise • Abenteuer FILM-EXPRESS **Die Filmprofis**

Die berühmten Schnellzug-Renner der Bundesbahn DB



Die 03, in Fachkreisen auch als die leichte Pazifik bekannt, stand Zeit ihres Schienendaseins meist im Schatten ihrer berühmten Schwester 01, der sie allerdings mit 298 gebauten Exemplaren schon zahlenmäßig überlegen war. 145 Exemplare dieser letztendlich sehr zuverlässigen Baureihe verblieben bei der Bundesbahn. Die Bahnbetriebswerke Hamburg-Altona und Ulm gehörten zu den letzten Hochburgen der Bundesbahn-03, an der Donau beendeten schließlich die letzten Null-Dreier im Jahre 1972 ihre aktive Laufbahn bei der DB. Dieser Film zeigt einmalige und bisher unveröffentlichte Szenen aus dem Alltagsbetrieb dieser beiden 03-Einsatzstellen. Während der letzten zehn Einsatzjahre bewährten sich die Loks voll und ganz, als sie keine Höchstleistungen mehr erbringen mussten. Das wurde gekonnt auf Zelluloid festgehalten. Wie immer ergänzen Erzählungen von alten Eisenbahnern und Fachleuten die perfekt nachvertonten historischen Filmaufnahmen.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 6385 • € 16,95



Best.-Nr. 6319 • € 16,95



Best.-Nr. 6357 • € 16,95



Best.-Nr. 6368 • € 16,95



Best.-Nr. 6378 • € 16,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Film-Workshops von MIBA



Erscheint Juli 2017

In der Werkstatt von Mike Lorbeer konnten unsere Filmteams weitere Schritte bei der Entstehung eines H0-Anlagenteilstücks dokumentieren. Mike Lorbeer zeigt, wie das Gelände zunächst geformt und anschließend modelliert und eingefärbt wird, bevor es auch an die farbliche Nachbehandlung des Gleisoberbaus geht. Weitere Filmbeiträge dieser Ausgabe der „Modellbahn-Werkstatt“:

- Eine Gartenbahn im Aufbau: Mörtel- und Steinarbeiten
- Betriebsspuren an Modellfahrzeugen
- „Taurus“ gesupert: Dachausrüstung und Führerstand
- Wie eine Eigenbau-Weiche für die LGB entsteht

Nachvollziehbar und Schritt für Schritt zeigen die instruktiven Filmbeiträge die einzelnen Bau- und Bastelprojekte.



Laufzeit ca. 58 Minuten
Best.-Nr. 15285026 | € 19,95



Folge 1:
Best.-Nr. 15285023
€ 19,95



Folge 2:
Best.-Nr. 15285024
€ 19,95



Folge 3:
Best.-Nr. 15285025
€ 19,95



Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/534 810, Fax 0 81 41/5 34 8-100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de





Lkw-Modelle für Epoche-II-Bahner gibt es nur wenige und nur von Kleinserienherstellern. Abhilfe bietet ein Lastwagen der Roten Armee von Busch.

Lkw-Metamorphose





FOTO: SLG. DR. HUFNAGEL

Der Ford AA, den Carl Bellingrodt neben einer fünfteiligen VT 137-Garnitur in Dresden abgelichtet hat, fuhr stoßstangenlos durch die Lande.

Einer der am meisten verbreiteten Lkw-Typen der 30er-Jahre war der Ford AA. Der 40 PS starke 1,5-Tonner wurde ab 1931 auch in Deutschland gebaut. Die Sowjetunion produzierte ihn in Lizenz als ZiS-5 in vielen Varianten für zivile und militärische Zwecke. Vermutlich waren auch in den 1950er-Jahren noch einige dieser Veteranen auf deutschen Straßen unterwegs.







Früher bei Roco, nun im Busch-Programm: der russische Militärlaster ZiS-5, welcher dem Ford AA gleicht.

Im Busch-Sortiment findet man seit Anfang des Jahres das Modell des russischen Militärlasters ZiS-5. Er basiert auf einem vor einigen Jahren bei Roco Minitank erhältlichen Bausatz ursprünglich russischer Herkunft. Zudem hat Busch eine Ausführung des Ford AA mit Kastenaufbau und kürzerem Achsstand im Programm.

Um den Russen rückzubauen, wird das Modell zerlegt. Es besteht aus wenigen Teilen, die nur gesteckt sind. Wichtigste Unterschiede zum echten Ford sind die geteilte Windschutzscheibe und die fehlende vordere Stoßstange. Wenn die dünne Strebe im Fenster nicht schon bei dessen Entfernung (für das Lackieren nötig) mit herausbricht, kann man sie leicht mit dem Skalpell herausschneiden.

Etwas aufwendiger ist das Ergänzen der beim Ford AA recht auffälligen Doppelstoßstange. Will man sie nachbilden, geht das am einfachsten, indem man einen Kastenwagen einer solchen beraubt. Muss man sie selbst bauen, kann man zum Beispiel ein passendes Stückchen Kunststoffzaun auf feinem Schmirgelpapier dünn schleifen, lackieren und ankleben. Das habe ich bei einem meiner insgesamt sechs Ford AA-Umbauten so gemacht. Zwei andere bekamen einfache Metall-Stoßstangen aus dem Rest eines Ätzteilerahmens angeklebt. Die Originalteile sind eben groben Einparkmanövern zum Opfer gefallen. Auf Fotos im Internet sind restaurierte Fords mit Doppel- und Einfachstoßstangen oder ganz ohne solche zu sehen. Hinten ist der Militär-ZiS mit Doppelreifen ausgestattet, die ein ziviler Lkw nicht unbedingt benötigt. Mit dem Bastelmesser sind beide rasch getrennt. Das fehlende hintere Schutzblech schneidet man aus einem Blechstreifen, biegt es über einem runden Bleistift in Form und lackiert es.

Da der Ford AA als Lieferwagen eingesetzt wurde, kann man mit der offenen Pritschenversion wenig falsch machen. Wer einen geschlossenen Aufbau möchte, muss ihn selbst basteln: Um 1930 waren auf Lkw-Ausstattung spezialisierte Betriebe meist regional tätige Kleinanbieter, die Aufbauten nach den Wünschen ihrer Kunden fertigten. Dies lässt Gestaltungsspielraum und befreit von den Zwängen der Vorbildtreue. Von meinen Lastern hat einer seine Plane behalten, drei sind offen. Der fünfte bekam die Seitenwände sowie die Heckklappe abgeschnitten, so dass er jetzt mit einer glatten Ladefläche herumfährt (großes Bild). Der sechste hat gar keinen Aufbau und dient als Wagenladung.

Lackiert wird in seidenmatten, gedeckten Farben. Fahrwerk und Kotflügel dürften werkseitig stets schwarz gewesen sein. Die Pritsche wurde vermutlich in Naturholz belassen, die Borde ebenfalls, mitunter wurden diese wie das Fahrerhaus lackiert. Chrom kann bestenfalls für Kühlergrill und Türgriffe sowie für die Stoßstange verwendet werden. Den Fensterscheiben-Einsatz ersetzt man nach dem Lackieren durch dünne Klarsichtkunststoff-Plättchen.



Das Zerlegen des Modells gelingt ohne Probleme, da alle Teile nur gesteckt sind.



Die wenigen Einzelteile des Bausatzes wurden mit der Spraydose lackiert.



FOTOS (5): DR. CHRISTOPH KUTTER

Diese Bretterfläche der Pritsche entstand aus einem verkleinerten Foto aus dem Internet, ausgedruckt auf 34 x 23 Millimeter.

Firmenanschriften und -embleme waren in der Regel auf die Seitenwände der Pritsche gemalt, gerne schattiert. Freihändig lässt sich derlei nicht nachzeichnen und käufliche Abreibebuchstaben fehlen. Firmen wie Hartmann Original (www.hartmann-original.de) stellen aber passende Nassschiebebilder auch nach Kundenwunsch her. □ *Dr. Christoph Kutter*



Die Innenbeleuchtung bringt es ans Licht: Das Durchscheinen an den Wagenübergängen ist eine wesentliche Schwachstelle des Modells.

Jeder verdient eine zweite Chance – weil der Modellbahner weder unbequeme Sitze noch defekte Toiletten kennt, hat der 425 gute Chancen, im Maßstab 1:87 zu punkten.

Besser als das Original

Defekte Toiletten, harte Sitze und ein lautes Fahrgeräusch (Spitzname: Quietschie). Die Regional-Triebzüge der Baureihe 425 sind wahrlich keine Sympathieträger. Vielleicht springt so mancher Eisenbahnfreund aber auch nur deshalb etwas ungnädig mit den 425ern um, weil sie vielerorts das Ende alter Bundesbahn-Fahrzeuge mit sich brachten. Konzeptionell waren die vierteiligen Triebzüge dagegen wegweisend. Gemeinsam mit dem eng verwandten, zweiteiligen 426 prägen sie heute vielerorts den Regionalverkehr. Dass Brawa nun ein Modell dieses unscheinbaren Fahrzeugs auflegt, ist nur folgerichtig, schließlich findet sich bereits seit dem Jahr 2002 eine seinerzeit wegweisende Nachbildung des 426 im Programm des Remshaldener Herstellers (siehe MEB 3/02).

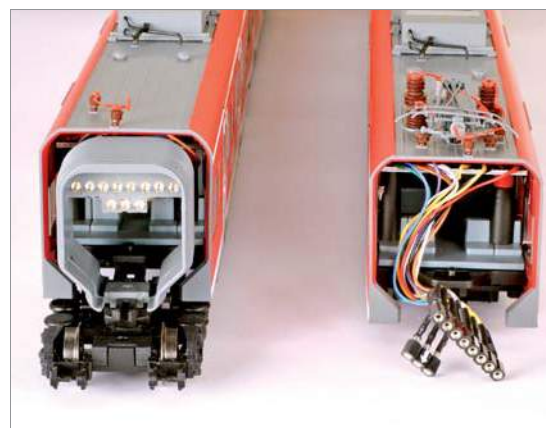
Wie beim großen Vorbild, teilt auch Brawas neuer 425 zahlreiche Baugruppen mit dem kleineren Bruderzug. Der 425 besteht aus je zwei End- und zwei Mittelwagen, die untereinander über Jacobs-Drehgestelle verbunden sind. Konstruktiv entsprechen die Endwagen denen des 426.

Beide Endwagen unterscheiden sich nur minimal in der Dachgestaltung, der Antrieb erfolgt allein auf das vordere Drehgestell eines der beiden Endwagen. Die Darstellung des Daches überzeugt: Die Klima-



Selbst die Türöffner wurden beim Formenbau berücksichtigt. Einziger Kritikpunkt: Das Innere der roten Kreise sollte schwarz abgesetzt sein.





Die Steckverbindung zwischen beiden Zugteilen erweist sich als etwas störrisch. Hier ist Fingerspitzengefühl vonnöten.

aggregate ruhen auf durchbrochenen Trägern, die Zuleitungen sind extra angesetzt. Einzig die Befestigung der Dachleitungen wirkt etwas spielzeughaft. Der Einholm-Stromabnehmer des Typs DSA 2000 ist gegenüber dem früheren Modell völlig neu entwickelt. Der filigrane Stromabnehmer zeigt sich in vorbildgerechtem Grau. Auch das Schleifstück ist lackiert, für Oberleitungsbetrieb ist der Zug damit erkennbar nicht vorgesehen.

Der Wagenboden ist gut detailliert, auch die seidenmatte Oberflächengestaltung der Fahrzeugseiten gefällt ausnehmend gut. Zierstreifen und Türen sind weiß hinterlegt. Auch ansonsten ist die Bedruckung vorbildlich und makellos ausgeführt, besonders ins Auge fallen die mehrfarbigen Aufdrucke an den Dachaggregaten, ein besonderes Schmankerl sind ferner die winzigen Piktogramme auf den vorbildgerecht (basalt-)grau lackierten

Brawas 425: eine folgerichtige Entwicklung

Scharfenbergkupplungen. Die Inneneinrichtung ist stark vereinfacht dargestellt, dank der getönten Fenster ist dieser Kompromiss jedoch gut zu verschmerzen.

Das Fahrverhalten der Digitalversion überzeugt, die Höchstgeschwindigkeit ist mit umgerechnet 175 km/h allerdings etwas zu hoch. Die maximale Reisegeschwindigkeit des Vorbilds von 140 km/h (160 km/h für LZB-ausgestattete Züge) ist bereits in der Fahrstufe 24 beziehungsweise 26 erreicht. Das Soundmodul gibt das charakteristische Fahrgeräusch des Vorbilds wieder. Neben der Innenbeleuchtung bietet das Modell zuschaltbare Features wie Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht. Die Innenbeleuchtung offenbart allerdings eine große Schwäche des 425: Sie scheint an den Wagenübergängen durch, das sollte bei einem Modell dieser Preisklasse nicht der Fall sein. Auch das Zusammensetzen und Trennen der beiden Zughälften ist eine kleine Herausforderung, insbesondere für die Steckverbindung hat man schon bessere Lösungen gesehen.

Insgesamt liefert Brawa mit dem 425 ein optisch überragendes Modell, das allerdings seine Abstammung von einer anderthalb Jahrzehnte alten Konstruktion nicht gänzlich verbergen kann. □ *ke*



Gut gelungen ist neben der charakteristischen Kopfform auch der Wagenkasten, der die glatte Oberfläche des Vorbilds perfekt wiedergibt. Beleuchtete Zugzielanzeiger vervollständigen den guten Eindruck.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummer:** 44614
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Per Schnecken-/Stirnradgetriebe, Motor wirkt auf ein Drehgestell
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** Zirka 1 Kilogramm
- **Vmin (Fahrstufe 2):** 4 km/h
- **Vmax (Fahrstufe28):** 175 km/h
- **Digitaldecoder:** PluX22
- **Beleuchtung:** LED, fahrtrichtungsabhängig rot/weiß, Innenbeleuchtung
- **Preis:** 440 Euro (UVP)

Besonders – aber nicht nur – vor maßstäblich langen IC-Wagen macht die lange 103 Göppinger Provenienz eine sehr gute Figur.

Von der legendären IC-Elektrolok der Baureihe 103 bekommen viele Modellbahner offenbar nicht genug: Märklin hat die lange Version des Schnellzug-Stars in H0 umgesetzt.

Die Länge macht‘s



Märklin fertigt auch die 103.1 aus Zinkdruckguss. Die Proportionen sind perfekt getroffen, leider sind die Formtrennkanten etwas dick.

Nachdem die Baureihe 103 der Bundesbahn mit kurzem Führerstand bereits seit Jahren ein fester Bestandteil des Programms ist, hat man sich in Göppingen jetzt auch an die lange Ausführung dieser scheinbar nie langweilig werdenden Intercity-Kultlok herangewagt. Der MEB-Test wird zeigen, ob sich das Warten der zahlreichen Märklin-Insider, für die diese Neuentwicklung zunächst exklusiv bestimmt ist, wirklich gelohnt hat.

Aber der Reihe nach: Für den ab 1971 eingeführten Intercity-Verkehr wurde bereits im Jahre 1969 die Serienproduktion der Baureihe 103 aufgenommen. 115 Loks wurden mit einem Führerstand ausgeliefert, der von den Platzverhältnissen her weitestgehend dem der Vorserienloks der Baureihe E 03 entsprach. Nach Ansicht vieler Lokführer ging es auf diesem jedoch nicht sehr großzügig zu. Die letzten 30 Exemplare mit den Nummern 103 216 bis 245 erhielten daher einen um 700 Millimeter verlängerten Rahmen, um die Führerstände vergrößern zu können. Zum verbesserten Wohlbefinden trug ferner eine leistungsfähigere Klimaanlage bei.

Nach vielen kurzen Loks muss nun die Lange her

Die aktuelle H0-Nachbildung der langen 103 weiß auf den ersten Blick zu überzeugen, denn dem Modell sieht man sein junges Konstruktionsdatum sofort an: Die Proportionen des vor allem im Frontbereich in dieser Hinsicht heiklen Lokgehäuses wurden hervorragend getroffen. Auch die Gravuren, etwa der Türgriffe samt Mul-



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39170
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall
- **Antrieb:** Mittelmotor wirkt über Kardan auf zwei Achsen pro Drehgestell
- **Haftreifen:** Vier
- **Gewicht:** 700 Gramm
- **Länge über Puffer:** 231 Millimeter
- **Vmin (Fahrstufe 1):** ca. 3 km/h
- **Vmax (Fahrstufe 125):** 241 km/h
- **Digitaldecoder:** Märklin-Sounddecoder 3 mit Spielewelt-Funktion (Central-Station 3)
- **Beleuchtung:** LED, digital schaltbar
- **Extras:** Bewegte Lokführerfiguren, heb- und senkbare Stromabnehmer
- **Preis:** 400 Euro (UVP)

den, sind messerscharf ausgefallen. Leider erkennt man vor allem im Dachbereich die eine oder andere Formtrennkante, die vor der übrigens nahezu perfekt ausgeführten Lackierung und Beschriftung als 103 243 des Bw Hamburg-Eidelstedt gerne hätte versäubert werden können.

Daneben überzeugen praktisch alle Details der Modell-Maschine. Die Handgriffe bestehen sämtlich aus Draht, an der Front vorbildgerecht lackiert, an den Türen verchromt. Die Scheiben sind fast komplett spaltfrei eingesetzt worden, die Scheibenwischer sind freistehende Kunststoffteile. An ihrem Träger sitzen die Puffer systembedingt ein wenig zu hoch, was auf den vorbildgerechten Eindruck der Lok jedoch keinen großen Einfluss hat. Auch die Frontschürzen, der Rahmen und die Drehgestellblenden wurden ansprechend, aber gleichzeitig ausreichend robust umgesetzt.

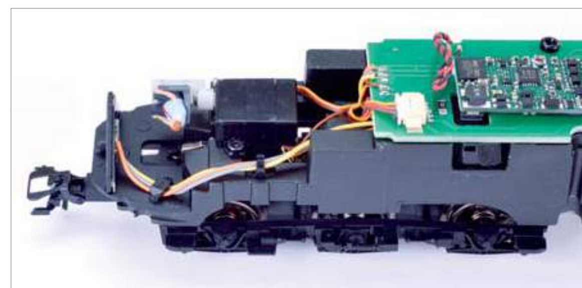
Ein wenig enttäuschend sind lediglich die Radsätze. Weniger wegen der hohen Spurkränze, sondern aufgrund ihrer unlackierten, blanken Radscheiben.

Das Dach weiß mit feinen Leitungen aus Draht, zierlichen Isolatoren und einem sogar zweifarbig umgesetzten Hauptschalter zu gefallen. Auch die Stromabnehmer wirken sehr vorbildgerecht. Sie können per Digitalzentrale automatisch angehoben und auch wieder abgesenkt werden.

Vor dieser 103 verneigt sich selbst der Lokführer

Überhaupt sind es die technischen Finessen, mit denen die neue Baureihe 103 die Kunden überzeugen soll. Ein weiterer Gimmick ist etwa der Lokführer, der beim Fahrtrichtungswechsel den Führerstand „wechselt", da die Figur im Führerstandsboden verschwindet. Mittels der umfassenden Digitaltechnik an Bord der 103 kann auch das Licht entsprechend dem Vorbild geschaltet werden, bis hin zur Beleuchtung des Maschinenraumes.

Zu guter Letzt bietet die Maschine auch noch eine realistisch klingende Geräuschkulisse und dank des modernen Hochleistungsantriebes ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten. Die Höchstgeschwindigkeit ist noch im grünen Bereich, doch bei dieser Lok nimmt man ein wenig mehr Tempo schließlich gerne in Kauf. □ *A. Bergner*



Der Lokführer wechselt den Führerstand, indem eine Figur seitlich weggekippt wird, während die andere wieder hochschwenkt.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Von unten in das Gehäuse geblickt, erkennt man die beiden Stromabnehmer-Antriebe und die Leuchtdioden der Maschinenraumbeleuchtung.



Wohltuend: In den Proportionen sehr gut gelungen, harmoniert die neue Minitrix-101 bestens mit dem maßstäblichen Wagen von L.S. Models.

Im Jahr 2016 angekündigt, rollt nun die neukonstruierte 101 von Minitrix auf die N-Gleise. Die digitale Soundlok bietet jede Menge Fahrspaß.

Klasse Masse

Kein Modellbahnhersteller will auf sie verzichten: Als Standard-Schnellfahrlok der DB AG schleppt sie seit über 25 Jahren zuverlässig überwiegend IC- und EC-Züge durch deutsche Lande. Minitrix hatte vor über zwei Jahrzehnten als letzter der N-Anbieter eine 101 präsentiert, doch nun folgt eine vollständig neu konzipierte Nachfolgerin.



Die Schürzen verbergen vorbildgerecht den größten Teil der Drehgestelle. Lackierung und Bedruckung sind makellos ausgefallen.



Der Druckgussrahmen ist nur einseitig offen und gibt dort den Blick auf Motor, Schwungmasse und die aufwendige Verdrahtung frei.

Äußerlich hinterlässt die Verkleinerung der beim Vorbild so aalglatt wirkenden 101 auf den ersten Blick einen sehr guten Eindruck. Nur bei genauem Hinsehen fällt auf, dass das Metallgehäuse in Verbindung mit dem etwas dick wirkenden Lack keine 100-prozentig scharfen Konturen aufweist. Die Lackierung erscheint etwas körnig, dies wird aber durch eine gestochen scharfe, mehrfarbige Bedruckung ausgeglichen. Die Führerstände mit angedeuteter Inneneinrichtung wirken sehr gut. Etwas filigraner könnten die Stromabnehmer und insbesondere deren Wippen ausfallen, ist doch kein funktionsfähiger Oberleitungsbetrieb vorgesehen.

Satte 131 Gramm bringt das Modell auf die Waage, Metallguss für Gehäuse und Chassis machen es möglich. Der für Digitalfunktionen und Lautsprecher benötigte Platz und das dadurch prinzipiell fehlende Gewicht wird so mehr als kompensiert. Zugkraftprobleme werden bei zwei Haftreifen (beide auf einem Radsatz) nicht auftreten. Die Schwungmasse erzeugt einen Auslauf von maximal neun Zentimetern. Mit umgerechnet höchstens 209 km/h ist die beim Vorbild für 220 km/h zugelassene 101 unterwegs und bleibt damit weit unter dem NEM-Maximalwert. Allerdings ist die entsprechende CV ab Werk nur auf den Wert 92 (von 128) eingestellt. Die Mindestgeschwindigkeit liegt bei 3,9 km/h. Das Fahrgeräusch bleibt selbst bei Maximaltempo angenehm leise und wird vom digitalen Sound realistisch wirkend übertönt. Die 16 Digitalfunktionen bieten neben der Führerstandsbeleuchtung, dem beidseitig abschaltbaren Schlusslicht und dem Fernlicht (alles mit warmweißen LED) noch acht Soundeffekte. Problematisch ist die Abnahme des Gehäuses, lassen sich doch die Lüfternachbildungen aus Kunststoff zur Abdeckung der Schrauben auf dem Dach kaum ohne Beschädigung abhebeln. Zur Detaillierung der Pufferträger liegen Zurüstteile bei, deren Montage – zumindest unter der Lupe – ohne Probleme machbar ist. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Neukonstruktion mit zeitgemäßer technischer Vollausstattung; Proportionen und Detaillierung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Etwas körniger Lack*

BESTELLNUMMER: *16081*

PREIS: *279,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



Unverzichtbar beim großen Vorbild und im Modell: der schwere Rangierdiesel der Baureihe 290, hier im attraktiven Lack der Epoche IV.

Die 2016 vorgestellte Minitrix-Neukonstruktion der Baureihe V 90 kommt nun in Ozeanblau/Beige auf den Markt. Wir testen das N-Digitalmodell ohne Sound.

Rangierers Liebling

Das Bessere ist des Guten Feind – und so wird mancher Besitzer der für damalige Verhältnisse sehr gut ausgefallenen Roco-V 90 in Nenngröße N mit einer Ersatz- oder Ergänzungsbeschaffung liebäugeln. Nach dem altroten Modell der V 90 (wahlweise auch mit Sound) erscheint nun eine Epoche-IV-Version der schweren DB-Rangierlok ohne digitale Geräuschkulisse.

Das Minitrix-Modell entspricht ganz der aktuellen Produktlinie mit Metallgehäuse und zeitgemäßer technischer Ausstattung. Musste man bei Roco aus technischen Gründen noch auf die Beleuchtung der freistehenden Frontleuchten verzichten, so war das für Minitrix dank winziger LED möglich. Im Digitalbetrieb lassen sich die roten Schlussleuchten abschalten, auch der Rangierbetrieb mit beidseitig weißem Licht ist möglich. Das Führerhaus lässt sich ebenfalls mit einer LED erhellen.

Das Metallgehäuse wirkt im Gegensatz zu dem der 101 (siehe links) erstaunlich scharfkantig, insbesondere die Lüfter und deren Gitterabdeckung auf dem langen Vorbau sind ein überzeugender Beweis der Formbaukunst. Die Griffstangen aus Metall an den Führerständen sind (durchaus vorbildgerecht) blank, diejenigen an den Lokfronten hingegen lackiert. Spielt der Eindruck der Drehgestelle bei der 101 fast keine Rolle, ist er bei der 290 umso wichtiger. Graubraun lackiert und dreidimensional ausgeformt, machen diese einen hervorragenden Eindruck. Weitere feine Details sind die Signalhörner unter dem Dach des Führerhauses, dessen realistisch wirkende Inneneinrichtung und die angesetzten Antennen. Auch die Windabweiser an den Seitenfenstern wurden nicht vergessen.

Der Fahrbetrieb macht Freude, zumindest solchen N-Bahnern, die an einem vorbildgerechten Betrieb interessiert sind. Die ab Werk (CV-Wert 111 von 128) eingestellte Höchstgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet 89 km/h, das Vorbild lief 80 km/h. Der Rangiergang macht seinem Namen mit minimal unter 2 km/h ebenfalls alle Ehre, auch wenn die digitale Steuerung des Motors in Fahrstufe 1 an ihre Grenzen stößt und es manchmal etwas stockt. □ *abp*



Richtig gut wirken die Details der maßstäblich ausgefallenen 290, von den Fronten über die Vorbauten bis hin zum Führerhaus.



Nach dem Lösen von zwei Schrauben lässt sich das Gehäuse problemlos abnehmen und gibt das Lokinnere mit zwei Schwungmassen frei.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Details; Lackierung und Bedruckung; Beleuchtung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Keine Sound-Lok für die Epoche IV verfügbar*

BESTELLNUMMER: *16295*

PREIS: *229,99 Euro*

URTEILE:



Bm 235: MD 367-Drehgestelle mit Schlingerdämpfer und Mg-Bremse; Bpmz: MD 522-Drehgestelle.

Die Serie der neuen Intercity-Wagen der Epoche IV von Piko, passend zur 103 aus demselben Hause, umfasst auch zwei Bauarten der zweiten Klasse.

Rasen zweiter Klasse

Das war schon was, sich bei 200 km/h an das offene Fenster eines Bm 235 zu begeben, Hinauslehnen war und ist ja verboten. Dieses Tempo war zur Zeit der Einführung des zweiklassigen Intercity-Netzes, 1979, noch etwas Besonderes, auf der Schiene wie auf der Straße.

In die schöne Epoche IV entführen auch die beiden Wagen der zweiten Klasse, die Piko passend zu den im MEB 7/17 vorgestellten erstklassigen Wagen offeriert. Neben dem Bm 235 ist das Modell des Großraumwagens Bpmz 291 unverkürzt im Maßstab 1:87 zu haben. Detaillierung und Finish beider IC-Wagen erfüllen sehr hohe Ansprüche. Die einfarbige Inneneinrichtung kann der Bastler noch aufwerten, zumindest im Bm ohne getönte Scheiben. Wegen der unerwartet hohen Nachfrage bei den IC-Modellen müssen die Fertigungskapazitäten erweitert werden, die Auslieferung wird sich bis September verzögern. □ *abp*



Getönte Scheiben, zahlreiche Details an der Schürze und perfekte Lackierung am Bpmz 291.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Laufeigenschaften*

KONTRA: *Einfarbige Inneneinrichtung des Bm 235*

BESTELLNR.: *59663/59664*

PREIS: *je 49,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒ ▲

Märklins neue Zans-/Zacns-Kesselwagen rollen im Zwölfer-Display zu den Händlern.

Ölfässer auf vier Achsen

Es lohnt sich, auch bei der Konstruktion von einfachen Waggons für Massengüter mit Sorgfalt ans Werk zu gehen, wie Märklins neue vierachsige Kesselwagen beweisen: Im Zwölferdisplay liefern die Göppinger vier verschieden lackierte und bedruckte Modelle, die sich teils noch in dem einen oder anderen Detail, etwa bei den Kesselarmaturen, unterscheiden.

Auf sehr schön gravierten neuen Y 25-Drehgestellen rollen die kurzgekuppelten Transportbehälter für Mineralölprodukte aufs Wechselstromgleis.

Sofort ins Auge stechen die fein strukturierten Laufbleche auf dem Kesselscheitel. Typisch für Märklin sind die gewohnt sehr gute, einschlussfreie Lackierung sowie die gestochen scharfe Bedruckung, die ein einfaches Entziffern aller Anschriften ermöglicht.

Märklins neue Zans sind eine echte Bereicherung. □ *al*



Laufbleche, farblich abgesetzte Stutzen: Märklin gab sich Mühe.



Vier Kesselwagenbetreiber im Modell: Wascosa, GATX, VTG und Millet.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Drehgestelle; Kesselgestaltung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Laufbleche leicht schief*

BESTELLNR.: *00720*

PREIS: *539,88 Euro (Display)*

URTEILE: ☒☒☒☒ ▲





Im direkten Vergleich können die bedruckten Wände des patinierten Bausatzes überzeugen. Auch die feinen, durchbrochenen Fensterläden sind eine Augenweide.

Mit seinem possierlichen italienischen Haltepunkt schließt Faller eine Lücke und zeigt, wie sich mit der richtigen Bedruckung Modellperfektion erreichen lässt.

Ciao, Statiönchen!

Gebäudemodelle nach internationalen Vorbildern sind nach wie vor rar. Entsprechend groß ist die Freude darüber, dass Faller sein Lasercut-Sortiment nun um ein kleines italienisches Stationsgebäude bereichert. Neben einer Version mit nur leicht patiniertem Dach (110201) wird der kleine Haltepunkt auch in einer aufwendig bedruckten, patinierten Variante angeboten (110202). Der Zusammenbau gelingt problemlos, wenn man sich stets an der ausführlichen Bauanleitung orientiert. Sockel- und Stuckleisten verleihen der Fassade Plastizität. Wunderschön gelungen sind die durchbrochenen Lamellen der Fensterläden. Selbst in geschlossenem Zustand geben sie den Blick auf die dahinterliegenden Fenstersprossen frei. Auf die beiliegende Firstleiste kann man guten Gewissens verzichten. Gerade der Dachfirst des patinierten Modells ist mit einer aufgedruckten Mörtelimitation so überzeugend dargestellt, dass jeder Zusatz störend wirkt. Ein solches Modell weckt Begehrlichkeiten: Man wünscht sich weitere Modelle dieser Präzision, einerseits um italienische Szenerien zu vervollständigen, andererseits um DB- und DR-Anlagen zu perfektionieren. ☐ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Passgenauigkeit; saubere Bedruckung; durchbrochene Fensterläden*

KONTRA: *Hoher Preis der patinierten Version*

BESTELLNRN.: *110201/110202*

PREIS: *29,99 Euro/39,99 Euro*

URTEILE:

Ein neuer Weichenantrieb von Piko macht das Schalten mit Servo noch attraktiver.

Schalten und Walten

Pikos neuer Unterflur-Weichenantrieb (55272) besteht aus insgesamt drei Teilen: Zunächst wird eine Grundplatte relativ zur Stellschwelle montiert, dann der eigentliche Servo samt Stelldraht eingeklipst und schließlich mit einer Abdeckplatte befestigt. Der Clou: Zum nachträglichen Tausch müssen keine Schrauben mehr gelöst werden, die Abdeckplatte lässt sich aus den Befestigungsschrauben ausklipsen und der Servo kann entnommen werden. Im Anlagenbetrieb zeichnet sich der Antrieb nicht nur durch Kraft, sondern auch angenehm leises Schalten aus. Mit dem ebenfalls neuen Decoder für Servo-Antriebe (55274) lassen sich Haltepositionen und Drehgeschwindigkeit passend einstellen. Der Decoder ermöglicht die Steuerung von bis zu vier Weichenantrieben. ☐ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Innovative Befestigung; leichter Einbau und Austausch; weiches Schalten; günstiger Preis; sehr ausführliche Anleitung*

KONTRA: –

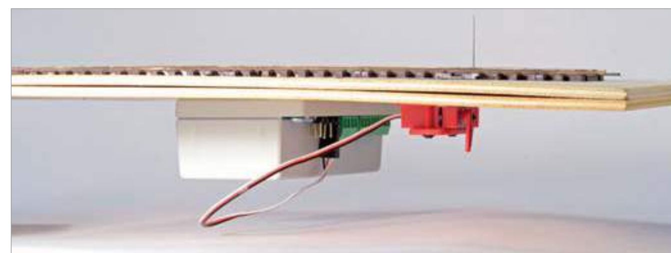
BESTELLNRN.: *55272/55274*

PREIS: *19,99 Euro/59,99 Euro*

URTEILE:



Dank der beiliegenden Bohrschablone ist die Installation des Weichenantriebes ein Kinderspiel.



Das einfache Ausklipsen des Servos aus seiner Halterung ist wartungsfreundlich und erleichtert das Arbeiten unter der Anlage enorm.



Auch im Kleinen ist der Goliath ein Hingucker: In der Führerhausrückwand ist das Fenster zum Laderaum erkennbar.

Goliath-Express 1100 von Dreika-Modellbau – Wirtschaftswunder-Klassiker in H0

Der letzte Riese

Der Goliath-Express war als Nachfolger des berühmten Goli-Dreirads konzipiert. Doch auch der formschöne Lieferwagen konnte das Ende der Bremer Autobauer im Jahr 1961 nicht mehr abwenden. Dreika-Modellbau setzt dem Goliath-Express mit seinem Erstlingswerk nun ein Denkmal in 1:87. Das Ergebnis überzeugt auf Anhieb: Lackierung und Bedruckung sind vorbildgemäß, das Modell gibt das Erscheinungsbild des Vorbilds in jedem Detail wieder. Ein besonderes Highlight ist die feine Gummibereifung samt säuberlich gravierter Angabe des Reifentyps. Ein Fenster in der Führerhausrückwand erlaubt den freien Durchblick von der Front bis zur Heckscheibe. Einziger Wermutstropfen: die fehlenden Rückspiegel. Zudem könnte die Heckscheibe noch mit einer Gummidichtung versehen sein. Das Modell erscheint im Vertrieb von Busch. □ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Gummireifen; detaillierte Bedruckung; freier Innenraum-Durchblick*

KONTRA: *Fehlende Außenspiegel*

BESTELLNUMMERN: *94001 (rot); 94020 (grau, Goliath Werk)*

PREIS: *Je 19,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 4,5 Schluss-Signale

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

KOMPAKT



Busch: Land-Rover für Spur N

Während H0-Bahner über einen Mangel an Automodellen kaum klagen können, werden N-Kollegen mit Straßenfahrzeug-Neuheiten nicht gerade verwöhnt. Im Gegensatz zu 1:87 ist 1:160 kein eingeführter Sammel-Maßstab, die Stückzahlen sind deutlich geringer, und so hält sich der Ehrgeiz der Hersteller in Grenzen, neue Modelle zu kreieren. Umso erfreulicher ist es, dass Busch nun einen winzigen Land-Rover in zunächst zwei Ausführungen präsentiert: in Dunkelblau und -grün. Beide Fahrzeuge überzeugen mit sehr detaillierten Aufbauten und exakt eingesetzten Fenstern. Die Lackierung der Scheinwerfer und Rücklichter ist makellos. Sogar der „Defender"-Schriftzug an der Motorhaube ist unter der Lupe zu entziffern. Nur schade, dass der Land-Rover auf profillosen Slicks anrollt. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; sehr feine Detaillierung und Lackierung*

KONTRA: *Reifen nicht profiliert*

BESTELLNRN.: *N8371/N8372*

PREIS: *je 9,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 4,5 Schluss-Signale

KOMPAKT



BOS: Lincoln Town Car Stretch-Limousine

Bei diesem Schlitten erschließt sich sogar mir die Sinnhaftigkeit einer Einparkhilfe. Aber selbst wenn dieses Schiff eine hätte, dürfte es in mitteleuropäischen Großstädten aussichtslos sein, einen Parkplatz zu finden. Dass das Premium-Modell der Ford-Tochter Lincoln zudem Town Car heißt, entbehrt nicht einer gewissen Ironie, ist doch das ungestreckte Grundmodell bereits fünfeinhalb Meter lang. Die gestreckte Version, die der Hersteller Best of Show (BoS) nun in 1:87 anbietet, ist eine gelungene Nachbildung des Town Cars wie er zwischen 1985 und 1989 von den Bändern rollte. Die Form wurde sehr gut wiedergegeben, Lackierung und Bedruckung sind makellos. Feine Details wie die Felgen und die Antenne auf dem Kofferraum machen aus der H0-Limo einen Hingucker. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Formenbau; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *BOS87236*

PREIS: *29,95 Euro (UVP)*

URTEILE: 4 Schluss-Signale

BDEF

Bestes Wetter und beste Sicht: Am Donnerstag-Nachmittag war der Besuch im Feldbahnmuseum einer der Höhepunkte des Verbandstages.

Viertagesausflug: Der Verbandstag des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) in Frankfurt wird als gelungene Veranstaltung in Erinnerung bleiben.



Das Feldbahnmuseum bot neben den Fahrzeugen auch andere interessante Exponate.

Frankfurt lässt grüßen

„Früher war mehr Lametta.“ Fragt man Teilnehmer des Verbandstages nach vergangenen Zeiten, so folgt zwar nicht der zitierte Spruch, doch ein bisschen Wehmut schwingt in mancher Antwort mit. 800 Delegierte mit Freifahrkarten der Deutschen Bundesbahn sind Geschichte. Etwa 200 Teilnehmer aus dem Kreis der insgesamt 453 Verbandsmitglieder (Vereine, Einzelmitglieder und Fördermitglieder) machten sich auf den Weg in die Main-Metropole, um an den einzelnen Programmpunkten und/oder der Delegiertenversammlung teilzunehmen. Ein bunter Kreis aus durchaus jungen, aber auch vielen älteren Eisenbahnfreunden, der sich vor allem zum Fachsimpeln und Genießen einfand. Denn der geschäftliche

Teil, die Delegiertenversammlung am Freitag, bot bezüglich der Tagesordnung keine Überraschungen. Alle Punkte, die gemäß Verbandssatzung abzuhandeln waren, wurden einstimmig beschlossen, man könnte fast sagen, durchgewunken. Auch die Wahl des neuen Vorstandes verlief, anders als vor drei Jahren, kurz und schmerzlos und ohne Diskussion: Im Amt bestätigt wurden der Vorsitzende Michael Krumm, sein Stellvertreter Hans-Werner Bürkner und der Schatzmeister Markus Peschel. Neu im Vorstand sind als weiterer stellvertretender Vorsitzender Hans-Dieter Schmidt, der zugleich weiterhin den Auftrag als Pressereferent wahrnimmt, und als Geschäftsführer Manfred Bachmann. Interessant waren einige der Grußworte, welche die meiste Zeit im Auditorium des DB AG-Wolkenkratzers beanspruchten. Klaus Oesterling, Stadtrat und Verkehrsdezernent in Frankfurt stellte sich als „Trainspotter" vor, dessen Vater schon Eisenbahnfreund und -fotograf gewesen sei. Er referierte eindrucksvoll über seine Kindheits- und Jugenderinnerungen, beispielsweise an die Bahnbetriebswerke Frankfurt 1, 2 und 3 mit all ihren Dampflok-Baureihen. Am tollsten, so räumte er ein, sei allerdings seine Erinnerung an die erste E 10, die von Heidelberg kommend den Hauptbahnhof in Frankfurt erreichte. Mirko Caspar, Vorsitzender der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV) legte den Schwerpunkt seines Grußwortes auf die Jugendarbeit. „Die Jugend interessiert sich wieder", berichtete er von seinen Erfahrungen in den Vereinen, die in der Nachwuchsarbeit richtig gefordert wären. Auch warb er für die europäische Zusammenarbeit, für ein „gelebtes Europa" mit internationalem Jugendaustausch. Doch Caspar sprach auch einen gegensätzlichen Aspekt an: „Macht doch mal eine Art Senior-College", töne es aus den Reihen der SMV-Mitglieder. Der Wiedereinstieg von älteren Modellbahnern ins Hobby, zum Beispiel nach Beendigung der beruflichen Laufbahn, benötige durchaus Förderung und Beratung. Der Abschluss war dem Ausblick gewidmet: Hans-Werner Bürkner umriss das geplante Programm für den Verbandstag 2018 in Berlin und Michael Krumm richtete den Blick bereits nach Hamburg, wo man sich im Jahr 2019 treffen will. Das Miniatur-Wunderland sowie das Thema

Man trifft sich wieder: in Berlin und Hamburg



Einer der vielen Schätze im Feldbahnmuseum: Die Benzollokomotive B2 (Oberursel 66095/1913) war erst im April dieses Jahres betriebsfähig aufgearbeitet worden.



FOTO: HARTMUT KLUST

Der neue Vorstand (v. l.): Markus Peschel, Michael Krumm, Hans-Werner Bürkner, Hans-Dieter Schmidt und Manfred Bachmann



Das erste von neun Grußworten sprach Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Baden-Württemberg.

FOTOS (5): THOMAS HILGE



Die Tagesordnung der Delegiertenversammlung war schnell abgehandelt, umso mehr Zeit blieb für den grandiosen Blick aus dem „Silberturm".



Bereit zur großen Rundfahrt: Ein ICE musste noch abgewartet werden, dann machte sich der HEF-Sonderzug mit 01 118 von Frankfurt-Süd aus auf den Weg zu Lahn, Rhein und Mosel.

„Bahn und Hafen" lassen auch dort ein spannendes Programm erwarten. Nach nur knapp zwei Stunden waren alle Punkte abgehandelt, die Jalousien öffneten sich wieder, und einer der Höhepunkte für alle Teilnehmer konnte ein weiteres Mal genossen werden: der wahrhaft grandiose Blick aus dem 31. Stock des „Silberturmes" auf die einzigartige Frankfurter Skyline und natürlich den direkt zu Füßen liegenden Frankfurter Hauptbahnhof.

Die Delegiertenversammlung war jedoch nur einer von weit über zehn attraktiven Angeboten im Programm des Verbandstages. Am Donnerstag-Nachmittag konnte beispielsweise das Frankfurter

Von der Feldbahn zur 01: Das Rahmenprogramm macht´s

Feldbahnmuseum mit seiner beeindruckenden Sammlung und attraktivem Fahrbetrieb besucht werden, für alle Teilnehmer sicherlich eine bleibende Erinnerung. Genauso wird sich die große „Vier-Flüsse-Rundfahrt" mit 01 118 und dem Sonderzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) eingeprägt haben. Denn auch am Samstag herrschte schließlich bestes Wetter. Ein Schmankerl im Zug war der eigens wegen des 60-jährigen BDEF-Bestehens beklebte Bm 234, der in dieser Form auch als Piko-Modell in H0 beim BDEF zu haben ist.

Für die Modellbahner höchst interessant und gleichzeitig auch sehr amüsant war der Vortrag von Gudrun Geiblinger. Die bekannte österreichische Designerin erzählte nicht nur von den vergangenen Kunstlok-Projekten, sondern gewährte auch einen Ausblick in die Zukunft. □ *abp*



FOTOS (4): ANDREAS BAUER-PORTNER

Das Vorbild: Im Sonderzug war auch der Bm mit Jubiläums-Beschriftung eingereiht.

Modellbahn im Brennpunkt: Die Ausstellung in Frankfurt-Griesheim

Lag es am sommerlichen Wetter? Die Aussteller im Saalbau in Frankfurt-Griesheim waren zeitweise leider fast unter sich. Das war sehr schade, denn die gezeigte Anlagenschau, organisiert vom dortigen Modelleisenbahn-Club, lohnte zweifellos den Besuch. Möglicherweise hat auch der Eintrittspreis von sechs Euro manchen Interessenten abgeschreckt. Zu sehen gab es insgesamt zehn Anlagen in sechs Nenngrößen, von N bis IIe. Manches Exponat war noch nicht fertiggestellt oder beschränkte sich auf einen kleinen Ausschnitt der nachgebildeten Wirklichkeit. Das ist für manchen, nicht 100-prozentig modellbahnbegeisterten Besucher vielleicht ernüchternd, für das Fachpublikum aber durchaus interessant. So bot beispielsweise der Ausschnitt aus einem Rangierbahnhof mit funktionierendem Ablaufbetrieb der Eisenbahnfreunde Tuttlingen Modellbahntechnik vom Feinsten, wenn auch fast ohne Landschaftsgestaltung. Auch die nur teilweise fertiggestellte Nachbildung der Kahlgrundbahn überraschte mit echten Modellbaukunstwerken in Form von exakt dem Vorbild entsprechenden Gebäuden. Perfektion in der Modellgestaltung und der Anlagenpräsentation mit geschlossener Kulisse und Beleuchtung zeigten die TT-Bahner aus Seehausen mit ihrer Altmark-Anlage.

Der MEB nutzte den Besuch in Griesheim für die ausführliche fotografische Dokumentation der in den beiden Bildern vorgestellten Anlagen. Die Eisenbahnfreunde Friesland konnten anlässlich der Fotoarbeiten auch davon überzeugt werden, wie wohltuend sich eine Hintergrundkulisse auf den Anlageneindruck auswirkt.


Die Kerkerbachbahn der Eisenbahnfreunde Limburg-Hadamar.


An der Waterkant: die Anlage der Eisenbahnfreunde aus Friesland.

Kennen Sie die Elchuferbahn? Die 750-Millimeter-Strecke verband im früheren Ostpreußen einige Ortschaften am Kurischen Haff. Lange schon ist sie verschwunden.

Dichtung und Wahrheit



Der Dampfer hat abgelegt, grüßt mit dicker Qualmwolke, und auch der letzte Dampfzug verlässt Labiau auf schmaler Spur in Richtung Potnicken. Nun kehrt Ruhe ein am Haff.

Die Kleinbahn Potnicken – Labiau – Walballen wurde am 1. Dezember 1897, vor nunmehr fast 120 Jahren feierlich eröffnet. Auf einer Länge von 28 Kilometern verlief sie immer in der Nähe des Kurischen Haffs. Der kleine Unterwegsbahnhof Labiau lag direkt an der Küste. Hier zweigte bis zum November 1928 eine 7,8 Kilometer lange Stichstrecke nach Netketen ab. Aufgrund der Lage der Bahn am Haff entwickelte sich schon bald ein recht ansehnlicher Personenverkehr zwischen den an der Küste gelegenen Ortschaften. In den Sommermonaten verkehrten aufgrund des regen Ausflugsverkehrs täglich sechs Zugpaare, in den Wintermonaten waren es nur vier.

Der Güterverkehr der Kleinbahn diente in erster Linie der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Fisch und Holztransporten für die anliegenden kleinen Gewerbebetriebe. Im Bahnhof Labiau Stadt gab es die Möglichkeit, in die Züge der Deutschen Reichsbahn umzusteigen. Dort konnten über einen gemeinsam genutzten Schuppen auch Güter zwischen der Klein- und der Reichsbahn umgeladen werden. Ein Rollbockverkehr hatte sich wegen der wenig standfesten Sandbettung der Schmalspurgleise nicht verwirklichen lassen.

Im Sommer 1936 verfügte die Kleinbahn über vier Dampflokomotiven und einen Triebwagen. Ferner führte sie 18 Personen- und 71 Güterwagen im Bestand. Damals existierten in Labiau und in Walballen Lokschuppen und Behandlungsanlagen. Der Schuppen in Labiau wurde erst im Jahr 1930 auf dem Planum des nunmehr nicht benutzten Streckengleises nach Netketen errichtet.

Ende Januar 1945 wurde der Betrieb aufgrund der Kriegsereignisse eingestellt und schon im Juni begann die Demontage der Bahn durch die Sowjet-Truppen. Sämtliche Fahrzeuge und das Gleismaterial der Bahn wurden in die Sowjetunion verbracht, wo alles verschollen ist. Heute erinnert nur noch der Lokschuppen in Labiau an die verschwundene Kleinbahn.

„Was liegt näher, als diesem einmaligen Bähnchen ein Denkmal im Maßstab 1:87



zu setzen?“, dachte sich Magnus Zick. Gerade die besondere Situation rund um den Bahnhof Labiau mit der Anlegestelle des Seedienstes Ostpreußen reizte zum Nachbau. Nur wenige Gebäude lagen damals zwischen der Trasse der Bahn und der Küste: das sehr kleine, behelfsmäßig wirkende Empfangsgebäude, die Kleinbahn musste schließlich sparen, und eine kleine Werft

Typische Szenen an der Haff-Küste

mit Wohngebäude und Schuppen, in der die typischen Haffkähne der Fischer unterhalten wurden. Links daneben, am Bahnübergang der Straße nach Rauschen und Cranz, stand ein weiteres Wohnhaus, vermutlich eines Fischers, das die zur Betriebszeit der Bahn noch sehr verbreitete Reetdachdeckung aufwies. Dann begann schon die Dünenlandschaft mit lichten Kiefernwäldern. Gegenüber des kleinen einständigen Lokschuppens lag die Wellblechbude des Schiffsanlegers, nur ein paar Meter vom Bahnhofsgebäude entfernt. Mit kleineren Schiffen legten nur wenige Kurse des „Seedienstes Ostpreußen“, welcher die nach 1918 zur Enklave gewordene Provinz Ostpreußen mit dem Kernland des Deutschen Reichs auf dem Seeweg verband, in Labiau an. Der Fahrplan der Kleinbahn war natürlich auf die Schiffsanschlüsse ausgerichtet. Zwischen Werft und Anleger waren am Strand die Trocken-

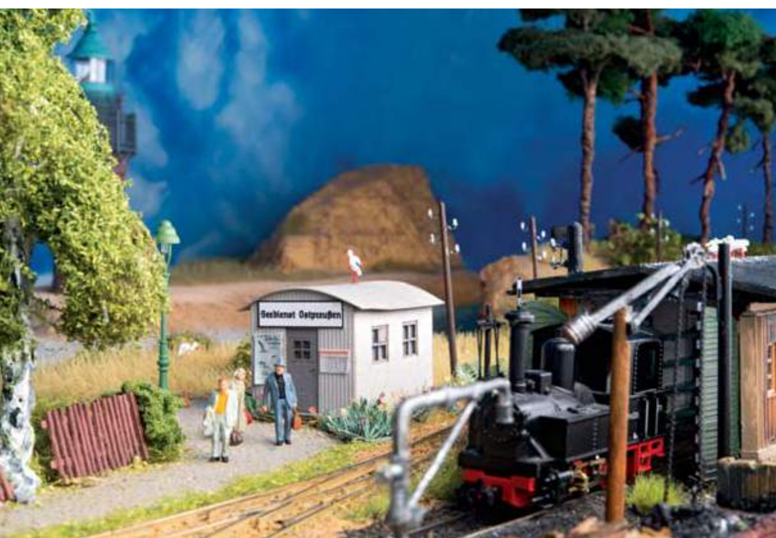


Magnus Zick hat für sein Diorama einen Präsentationskasten gebaut, der während der Fotoarbeiten aber noch aus unlackiertem Sperrholz bestand.

Endlich rollt das Züglein ein. Der schlechte Oberbau ist schuld am langsamen Tempo und Grund für so manche Verspätung auf der Kleinbahn.

gerüste für die Ausbeute der örtlichen Fischer angelegt. Gleich hinter dem Lokschuppen überquerte die Bahn in Richtung Potnicken ein kleines Flüsschen, das dort in das Haff mündete. Dann folgte die freie Landschaft, die dort durch ein kleines Moor geprägt war. Im Haff lag eine schmale Halbinsel, an deren Spitze ein Leuchtturm den Anlieger sicherte. Problematisch waren dort – und vor allem auf der kurischen Nehrung – die Wanderdünen, von denen eine gleich hinter dem Leuchtturm ansetzte. Ein Flugpionier startete dort einst seine ersten Versuche mit kurzen Hüpfern von der Düne herab. In den dichteren Kiefernwäldern waren aus nördlichen Breiten zugewanderte Elche regelmäßige Gäste, die sogar einem Bad in den sanften Wellen des Haffs nicht abgeneigt waren. Vom Zugfenster aus konnte man sie immer wieder einmal beobachten, und so bekam die Kleinbahn von den Fahrgästen und Anwohnern bald ihren Spitznamen.

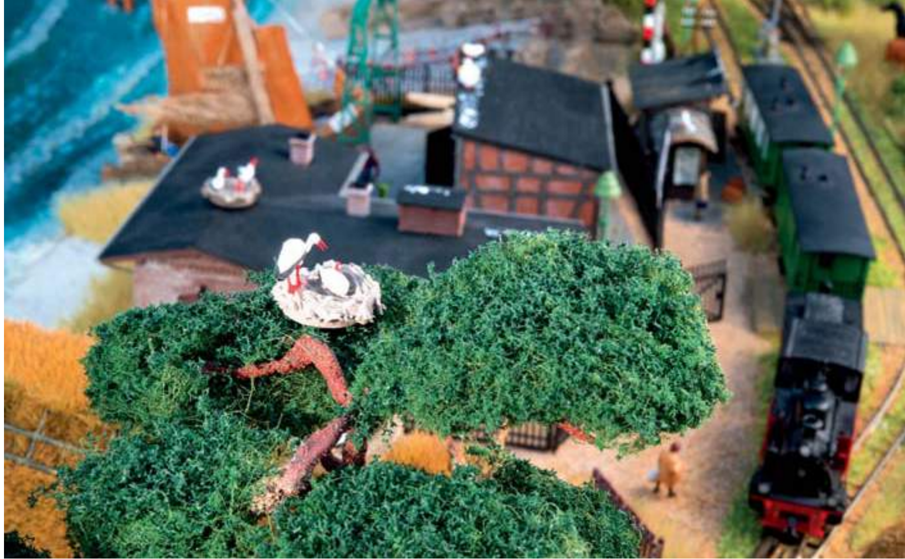
„Das ist doch alles nicht wahr“, meinen Sie? „Entlang des Kurischen Haffs gab es gar keine Schmalspurbahn, keinen Abzweig nach Netketen. Und der Seedienst



Ein alter C-Kuppler wartet vor dem Lokschuppen auf den Einsatz, während die Fahrgäste des Dampfers zum Kleinbahnhof laufen.



Nur eine vergessene Langsamfahrtafel erinnert noch an die hier abzweigende Schmalspurtrasse nach Netketen. Dahinter beginnt das Moor.



An Nahrung, vornehmlich Fröschen, mangelt es nicht in der Umgebung von Labiau, und daher nisten auf der Kiefer gleich neben dem Fischerhaus Weißstörche.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0e-Diorama**
- **Größe:** 180 x 80 Zentimeter
- **Bauzeit:** Zirka zwei Jahre
- **Epoche:** II
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Fahrbetrieb:** Roco-Multimaus
- **Gleismaterial:** Roco
- **Rollendes Material:** Roco, Bemo
- **Extras:** Aufbau als Diorama in geschlossenem Kasten mit Beleuchtung

Ostpreußen machte an solch einem winzigen Anleger nicht Station." Da mögen Sie Recht haben. Aber eine schöne Geschichte, schöne Dichtung ist das allemal.

In Wahrheit lag Labiau (heute das russische Polessk) etwas im Hinterland, an der Reichsbahnstrecke Königsberg – Tilsit. Die schmalspurige „Elchniederungsbahn" der

Die Elchniederungsbahn gab es wirklich

Insterburger Kleinbahn-AG führte im heutigen Litauen von Britannien nach Seckenburg und Karkeln und erreichte dort tatsächlich die Küste des Kurischen Haffs.

Doch wie kam es dazu, dass Magnus Zick diese ostpreußische Geschichte ersann und so überzeugend im Modell umsetzte? Angefangen hat alles in den 1970er-Jahren. Magnus und seine Eltern wohnten in einem typischen Beamtenwohnblock in Hamburg-Horn. Mit seinem



Die Nr. 4 der Kleinbahn, ein C-Kuppler mit Schlepptender, verlässt den Bahnhof Labiau in Richtung Labiau Stadt und Walballen. Auf der Straße geht es nach Cranz und Rauschen.



FOTO: MAGNUS ZICK

Wie ein historisches Luftbild: Senkrecht von oben fotografiert, sind alle im Text beschriebenen Motive im Umfeld des Bahnhofs Labiau erkennbar. In den Wellen des Watts erblickt man nicht nur den Dampfer und zwei Fischerkähne, sondern auch zwei Wale und einen badenden Elch.



FOTOS (9): ANDREAS BAUER-PORTNER

Nächtliches Bad: Elche waren und sind in Ostpreußen häufiger am Meer zu Gast. Im Haff badende Exemplare sind fotografisch mehrfach belegt – nicht nur durch dieses Foto aus „Labiau".

Freund Thomas hatte er in einem ungenutzten Kohlenkeller das erste Mal die Möglichkeit, eine Modelleisenbahn aufzubauen: Thomas mit Märklin, Magnus mit Fleischmann. Der Opa von Freund Thomas stammte aus Ostpreußen und wohnte im gleichen Häuserblock. Er hatte vor dem Krieg bei der Reichszollverwaltung gearbeitet und war dann auf Umwegen nach Hamburg gekommen. Zicks Vater kam aus Stettin, war ebenfalls Heimatvertriebener, und so ergab sich auch unter den „alten Herren" eine gewisse Verbundenheit.

Thomas´ Opa interessierte sich sehr für die im Keller begonnenen ersten Schritte

Opa Gustavs Geschichten inspirieren den Modellbau

mit der Modelleisenbahn und gab gut gemeinte Ratschläge. Insbesondere sein von seinem Vater für ihn damals aus Holz geschnitztes Fahrgastschiff „Tannenberg" des Seedienstes Ostpreußen wurde mittels improvisiertem Fähranleger immer wieder in den Modellbahnbetrieb integriert. Anhand von geretteten Fotos und vielen Geschichten aus Opas Jugend entwickelte sich für die beiden Jungs ein gedankliches Bild einer weit entfernten Heimat.

Mitte der 90er-Jahre hatte Magnus Zick zufällig wieder einen Bildband über Ostpreußen in den Händen und überlegte sich anhand der Bilder, ob man nicht eventuell eine Modellbahn nach Motiven aus dieser Gegend bauen könnte. Das scheiterte damals noch an geeigneten Modellen und am Platz. Im Jahr 2015 bekam er wieder einen Bildband über Ostpreußen in die Hände. Das Buch „Ostpreußen – Lokomotiven und Landschaften" sowie der Band aus dem Bufe-Verlag taten ihr Übriges. Ab dem Spätsommer 2015 entstand das H0e-Diorama, dabei hatte der Erbauer immer die kleinen Geschichten und Anekdoten aus den Büchern und den Erzählungen von Opa Gustav im Hinterkopf.

Zahlreiche Details zeugen von dieser inspirierten Arbeit: Die aus Fimo geformten Möven auf den Dächern, die Bernstein-Sammler am Strand, eine Leiche und ein Schiffswrack im Moor, die schwarz-weiß-rote Fahnenstange am Bahnhof, die großen Heuhaufen am Straßenrand.

Um das Diorama wurde ein Kasten gebaut, in dem eine LED-Beleuchtung mit Farbwechsel besondere Stimmungen ermöglicht. Inzwischen ist auch für eine Untermalung mit Meeresrauschen und Mövengeschrei gesorgt. Einige Ansatzbretter erlauben einen Fahrbetrieb im Kreis. Kurzum: Dieses Diorama verdient das Prädikat „besonders wertvoll". □ *A. Bauer-Portner*



Am Strand unter dem Leuchtturm haben sich nach dem letzten Sturm die Bernstein-Sucher getroffen. Sie sammeln das „Gold der Ostsee".



Lose angelehnt an das einstige Vorbild im mecklenburgischen Ort Klütz, dient die neue Segmentdrehscheibe von Noch als linksseitiger Abschluss des Bahnhofs. Dessen Baulänge ließ sich dadurch erheblich verkürzen.

Das bekannte Modellbau-Team um Hans Louvet stellt eine feine H0-Anlage nach norddeutschen Motiven vor, die mehr als nur eine nette Reminiszenz an vergangene Kleinbahntage ist.

Klütziger Kaffeefahrt



Da muss der Trabi erstmal warten: 98 7512 passiert auf ihrem Weg zum Bahnhof den Bahnübergang auf der Straße zur alten Poststation am Ortsrand von „Klützig".



Bald sollten sich die Schranken wieder öffnen, damit der durstige Trabant-Pilot eine Erfrischung im beliebten Lokal in der ehemaligen Poststation zu sich nehmen kann.

Der Modellbauer Hans Louvet aus den Niederlanden ist längst für seine fein gestalteten Anlagen weithin bekannt. Besonders die oft ungewöhnlichen Maßstäbe und die nicht alltägliche Wahl des Anlagenthemas haben ihm viel Ruhm und Ehre in der Szene eingebracht. Seine im Maßstab 1:64 entstandene Anlage „La Baraque" nach dem Vorbild einer französischen Bergbahn haben wir bereits in der Ausgabe 6/2015 des MEB ausführlich vorgestellt.

Auf der Intermodellbau 2016 präsentierte Hans Louvet dem staunenden Publikum sein allerneuestes Projekt, das er zusammen mit seinen Modellbau-Kollegen Ton Janssen und Jacques Bouman gestaltet hat: „Klützig". Der Name der Anlage erinnert nicht zufällig an einen Ort nahe der Ostseeküste. Dieser war einst von Grevesmühlen aus über eine Nebenbahn, den „Klützer Kaffeebrenner", erreichbar. Heute verkehrt eine Touristik-Schmalspurbahn auf der Trasse.

Hans Louvet kam anhand eines alten Artikels im MODELLEISENBAHNER, den er sorgsam aufbewahrt hatte, auf den Bahnhof Klütz. Die ganz besondere Kleinbahn-Atmosphäre und das modellbahngerechte Umfeld animierten ihn regelrecht zum Nachbau des betreffenden Ensembles.

Von Klütz nach „Klützig" war der Weg nicht allzu weit

„Ich war tatsächlich nie selbst vor Ort, aber ich fand alles irgendwie passend. Da ich bereits einige Fahrzeuge nach Vorbildern der Deutschen Reichsbahn und auch der DB hatte, wollte ich diesen einmal ein wenig Auslauf auf einer Modellbahnanlage gönnen", erzählt er im Interview.

Also machte er sich, nachdem er die Anlage „La Baraque" fertiggestellt hatte, zusammen mit seinen beiden Helfern sofort ans Werk. Zunächst war sich Hans Louvet noch unsicher, ob so eine im Vergleich zu seinen vorherigen Projekten eher alltägliche Thematik überhaupt zu seiner Philosophie des Eisenbahnmodellbaus passt, die sehr viel kreativen Selbstbau beinhaltet. Doch die zahlreichen Ermutigungen, etwa vonseiten des MIBA-Redakteurs und DR-Kleinbahnkenners Dr. Franz Rittig, bestärkten ihn letztendlich in seinem Vorhaben.

Am fertigen Resultat kann man gut sehen, dass die Entscheidung für „Klützig" letztlich die Richtige war. Louvet und sein Team haben ein Musterstück norddeutscher Kleinbahnromantik geschaffen.



Das Umfeld von „Klützig" wird von der Landwirtschaft geprägt. Hier geht es auch zu DDR-Zeiten noch gemächlich zu, zum Bestellen des kleinen Ackers genügt eine Pferdestärke.



Eine Lok der Baureihe 64 hat gerade erst die Segmentdrehscheibe verlassen, da trifft bereits eine V 100 mit dem nächsten Güterzug ein. Trotz der Kompaktheit wirkt alles weitläufig.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Gleichstrom-Segmentanlage**
- **Maße:** 4,80 x 0,80 Meter
- **Bauzeit:** Etwa zwei Jahre
- **Epoche:** Hauptsächlich III – IV (DR)
- **Gleismaterial:** Tillig Elite
- **Steuerung:** Digital Plus von Lenz, gesteuert über die Roco-Multimaus
- **Fahrzeuge:** Brawa, Roco, PMT u. v. a.

Die gemächliche Kaffeefahrt nach „Klützig" beginnt in einem schlichten, nicht zum ausgestalteten Bereich der Anlage gehörenden Schattenbahnhof, in dem sich eine selbstgebaute Drehscheibe zum Umsetzen und Wenden der Fahrzeuge befindet. Schlau ist die Verlegung der Gleise auf der händisch bedienten Scheibe: Das mittlere Gleis ist gerade verlegt, während die beiden Außengleise einen leichten Bogen aufweisen und somit ebenso wie das gerade Gleis exakt den Durchmesser treffen, wenn sie an der Drehscheiben-Auffahrt anliegen. Somit lassen sich drei Zuggarnituren unabhängig auf der Scheibe wenden oder abstellen, auch der Zugtausch wird so zum Kinderspiel. Auf zusätzlichen Außengleisen können weitere Fahrzeuge abgestellt werden.

Der eigentliche Anlagenteil beginnt hinter einer Trennwand. Der dazu notwendige, aber in Norddeutschland eher vorbildwidrige Tunnel besitzt konsequenterweise kein Portal. Das Streckengleis wurde deshalb geschickt hinter Büschen und Bäumen versteckt, so dass die Züge für den Betrachter urplötzlich und damit recht realistisch auf der Bildfläche erscheinen.

Die Fahrt führt zunächst an einer alten Poststation vorbei, die heute als gerne besuchtes Ausflugslokal dient. Wer dorthin gelangen möchte, muss beim Passieren eines Zuges jedoch erst einmal ein wenig vor dem funktionstüchtigen Bahnübergang verweilen, ehe er seinen Weg auf der alten Pflasterstraße fortsetzen kann.

Eine Anlage, auf der Züge aller Epochen fahren

Die Zugfahrt führt indes vorbei an verträumten Backstein-Bauernhöfen. Ein letzter Pfiff, und schon erfolgt die Einfahrt in den Endbahnhof der Strecke: „Klützig". Das durchgehende Gleis fand zwischen Bahnsteig und Lokschuppen seinen Platz. Des Weiteren sind zwei Umfahrgleise vorhanden. Davon zweigt noch ein kurzes Stumpfgleis zum Güterschuppen mit der kombinierten Seiten- und Kopframpe ab. Die Verbindung von Haupt-, Lokschuppen- und Umsetzgleisen stellt eine Segmentdrehscheibe dar. Eine ganz ähnliche Lösung wurde seinerzeit auch beim Vorbild in Klütz gewählt, die im Großen wie im Kleinen sehr viel wertvollen Platz spart.

Alle Gebäude auf dem Bahnhofsareal entsprechen dem Vorbild und sind im Selbstbau entstanden. Sie wurden hauptsächlich von Ton Janssen und Jaques Boumann beigesteuert, die wahre Könner in Sachen realitätsgetreuer Gebäudemodellbau sind. Die anderen Bauwerke sind so in Klütz jedoch nicht vorzufinden. Zwar haben auch sie ihre Vorbilder, doch die Bauernhöfe etwa stehen in Nordrhein-Westfalen. Sie passen so gut auf die Anlage, dass es nicht einmal stört, wenn man es weiß.



Bis hin zum leicht angekohlten Baum finden sich Spuren des Feuers, durch welches das alte Häuschen in Mitleidenschaft gezogen wurde: ein echter Hingucker, erbaut von Ton Janssen.

gesetzt. Selbst die Weichenantriebe werden digital betrieben. Einige der eingesetzten Loks besitzen auch Sound, was dem Anlagenbesitzer sichtlich Freude bereitet.

„Im Grunde habe ich eine Museumsbahn gebaut, da ich von Epoche II bis VI praktisch alles fahren lasse". Diese anerkennenswerte Freizügigkeit spiegelt sich dann auch im Anlagennamen wieder: „Ich habe den Namen Klützig bewusst gewählt, weil einiges auf der Anlage nicht ganz dem Vorbild in Klütz entspricht. Doch eine strikte Nachbildung war diesmal nicht das Ziel. Ich wollte die Atmosphäre einer Kleinbahn an der Ostseeküste einfangen", erklärt Louvet. Dies ist ihm und seinen Mitstreitern auf jeden Fall gelungen. □ *Alexander Bergner*

Für die Ziegelmauern wurde auf die Mauerwerksplatten aus Polystyrol der englischen Firma Slaters zurückgegriffen, die Fachwerk-Balken an den Gebäuden bestehen aus echtem Holz. Beim kleinen Haus im Bild oben wurden sogar sämtliche Steine einzeln in Kartonplatten geprägt und anschließend mühevoll eingefärbt.

Beim Landschaftsbau war jedoch kein übertriebener Aufwand angesagt. Laut der Meinung des Erbauers kann heutzutage bedenkenlos auf ansprechende, moderne Produkte der bekannten Hersteller wie Busch und Noch zurückgegriffen werden. So stammt das Wildgras etwa von Heki, dazu wurden noch Fasern mit dem Noch-Grasmaster aufgetragen. Die Bäume auf der Anlage sind von MBR und Woodland Scenics. Für die Gleise gilt dasselbe wie für die Landschaft: Hans Louvet griff auf das bewährte Elite-Material von Tillig zurück, auch die Antriebe der Weichen stammen von diesem Hersteller. Für die Anlagensteuerung wird auf Digitaltechnik von Lenz



Herrlich ist auch die kleine Bekohlungsanlage am Bahnhof, die – wie alle anderen Bauten in „Klützig" – als liebevoller Eigenbau aus Echtholzleisten entstanden ist.



In der Gesamtkonzeption der Anlage spiegelt sich die über Jahre gewonnene Erfahrung der Erbauer wieder: Dem Publikum wird „Klützig" in einem gut ausgeleuchteten Guckkasten präsentiert.

FOTOS: FRANK ZARGES



FOTO: PIKO (PR)

Stolz zeigt der Piko-Chef eine H0-Nachbildung der seit einigen Wochen in der Mitte eines Oberlinder Verkehrskreisels aufgestellten V 23. Das Modell konnte vor Ort erworben werden.



Wie immer besonders begehrt war der Schnäppchenverkauf in den Werkshallen.

Bereits zum zehnten Mal lud Piko zum Tag der offenen Tür nach Sonneberg ein. Tausende Besucher waren zu Gast.

Offene Türen

Ein besonderes Schmankerl für die zehnte Ausgabe des längst zu einer festen Größe im Terminkalender vieler Modellbahner gewordenen Tages der offenen Tür bei Piko konnte bereits bei der Anreise in Augenschein genommen werden: Seit dem 2. Juni dieses Jahres steht eine echte V 23 als Werbeträger auf einem Verkehrskreisel in der Nähe des Piko-Werksgeländes im Sonneberger Ortsteil Oberlind. Der Chef des Hauses Dr. René Wilfer schenkte sich quasi selbst ein Denkmal für sein mittlerweile 25 Jahre dauerndes Engagement bei der 1992 von ihm gegründeten GmbH. Sie ist das erfolgreiche Nachfolgeunternehmen des früheren Volkseigenen Betriebes und in der Region noch immer eine bedeutende Größe.

Der wirtschaftliche Aufschwung der Firma wurde am 17. Juni 2017 verdient gefeiert. Mehr als 15 000 Gäste wollten sich die Festivitäten nicht entgehen lassen, obwohl sich die Anfahrt auf dem Schienenweg aufgrund der Anbindung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt und damit einhergehender Strecken-Vollsperrungen im Einzugsgebiet als deutlich schwieriger als sonst erwies. Die Sonderzüge nach Sonneberg mussten daher auf die Bahnhöfe Pressig-Rothenkirchen und Probstzella an der Frankenwaldbahn ausweichen, die Fahrgäste wurden anschließend mit Bussen in die Südthüringer Spielzeugstadt gebracht.

Doch all dies konnte die gute Stimmung, die beim Tag der offenen Tür herrschte, nicht ansatzweise trüben. Das Highlight für viele Besucher war sicherlich der große Schnäppchenverkauf, so manche übervoll bepackte Piko-Tasche dürfte an jenem Tag die Werkshallen verlassen haben. Wer nur schauen wollte, wurde aber auch nicht enttäuscht: Die Mitarbeiter führten sämtliche Produktionsabläufe der Modellbahnfertigung vor, die noch immer von reichlich liebevoller Handarbeit geprägt ist. Daneben zeigten diverse Vereine Modellbahnanlagen in den Lagergebäuden, von der Spielbahn für Kinder bis hin zu Kleinkunstwerken nach Vorbild.

Diese Mischung ist das Erfolgsrezept der Veranstaltung. Auf die nächste in zwei Jahren darf man sich schon freuen. □ *ba*



FOTOS (2): ALEXANDER BERGNER

Auch die Verlagsgruppe Bahn war mit einem Stand in Sonneberg vertreten. Unsere kompetente Veranstaltungs-Fachfrau Bettina Wilgermein erhielt sogar allerhöchsten Besuch in Gestalt des Piko-Chefs Dr. René Wilfer und des Produkt-Managers Jens Beyer (rechts).

Gartenbahn–Anpfiff



FOTO: DIETER HAUSCHILD

Die LGB-Bahn in Hanglage von Klaus Hüttenrauch stellt mit ihren Nachbauten von Gebäuden auf dem Brocken-Gipfel etwas Besonderes dar und passt zu den eingesetzten Fahrzeugen.

Immer wieder ein geselliger Kreis: Seit 1989 wird das familiäre Treffen der Eisenbahnfreunde Königslutter regelmäßig zu Beginn der Gartenbahnsaison durchgeführt. Viele Mitglieder samt Ehefrauen wirkten an der Gestaltung der Veranstaltung mit. Dieses Mal hatten Renate und Klaus Hüttenrauch zum Start in die Gartenbahnsaison eingeladen. Bereits einige Tage davor begann der Aufbau. Aufwendige Gleisverlegungsarbeiten und viele Probefahrten waren auf der schönen Gartenanlage aufgrund des hügeligen Geländes erforderlich. Mit liebevoller Fertigungskunst und zur Überraschung der Eisenbahnfreunde baute Klaus Hüttenrauch die Brockenbauten Hotel, Wetterwarte, Bahnhof und Sendeturm passend im Maßstab der Gartenbahn nach und erzeugte so den Eindruck einer Brockenlandschaft. Zum Brockenbahnhof verkehrte ein originalgetreuer HSB-Triebwagen im Pendelbetrieb. Auf einem großzügigen Ringgleis mit einer Ausweiche vor der Terrasse wurden zwei Personenzüge abwechselnd in entgegengesetzter Fahrtrichtung automatisch gestartet. Die nostalgischen Zuggarnituren wurden jeweils von einer Mallet- beziehungsweise von einer IV K-Dampflokomotive gezogen. Dampfausstoß, Flügelsignale und Weichenlaternen sowie weitere Modellgebäude machten die Anlage komplett. Pünktlich um 14 Uhr konnte der Abfahrtspfiff gegeben werden und die Züge belebten mit ihren Fahrgeräuschen die schöne Anlage. Neben Kaffee und Kuchen in gemütlicher Runde kam auch der Modellbahnplausch unter den Freunden der großen Spur nicht zu kurz. Auch im nächsten Jahr wird sich diese schöne Tradition fortsetzen, der nächste „Anpfiff" findet bei Rolf Müller statt. Eisenbahninteressierte können sich auf unserer Internetseite unter www.eisenbahnfreunde-koenigslutter.de über den LGB-Anpfiff und weitere Aktivitäten mit vielen Berichten und Bildern informieren.

Dieter Hauschild

Wir trauern um Werner Ilgner



Mit tiefer Bestürzung haben wir die Nachricht vom Ableben unseres Freundes Werner Ilgner erhalten. Am 17. Mai 2017 haben wir ein Urgestein der sächsischen Modelleisenbahner verloren, dem es mit großem Organisationstalent und Beharrlichkeit gelang, selbst die Engpässe der sozialistischen Planwirtschaft zu umgehen.

Von 1959 bis 1965 war Werner Ilgner in der Außenstelle des VEB Piko in Radeburg maßgeblich an der Entwicklung und Produktion von Modellbahnerzeugnissen in H0 beteiligt. Nach der Schließung dieses Betriebes etablierte er das erste Versandgeschäft für Modellbahnartikel in der DDR unter dem Deckmantel des Schreibwarengeschäftes seiner Frau Christine in Marienberg. Seine guten Beziehungen zur damals noch überwiegend privaten Modellbahnindustrie ermöglichten manche Belieferung mit gefragten Artikeln – besonders für Arbeitsgemeinschaften des DMV.

Doch damit nicht genug: Es entstand trotz sozialistischer Planwirtschaft unter dem Mantel des DMV die Kleinserienproduktion der Arbeitsgemeinschaften Marienberg und Meißen. Erwähnt seien nur die damals sehr begehrten und gelungenen Modelle des Wittfeld-Triebwagens und des SKL Bauart Schöneweide.

Auch an der Gründung des DMV im Jahr 1962 sowie der SMV im Jahr 1991 war Werner Ilgner aktiv beteiligt. In beiden Verbänden engagierte er sich stark in verschiedenen Positionen. Doch bleibende Erinnerungen hat er ohne Zweifel bei den zahlreichen Modelleisenbahnern durch seine Kleinserienartikel geschaffen.

Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seiner Frau Christine und all seinen Verwandten und Freunden.

Peter Pohl, Ehrenvorsitzender der SMV

Für die Beiträge dieser Rubrik und deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

VORBILD

Do 13.07. bis So 16.07.

● Vormittags- und Nachmittags-Dampfzug bei der Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

● Kultur-Reise nach Wien ab Mannheim, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. 0711/1209705, historischer-dampfschnellzug@t-online.de, www.uef-dampf.de.

Sa 15.07.

● Nostalgiezug von Cottbus nach Binz zu den Störtebeker-Festspielen, Lausitzer Dampflok-Club, Tel.(0355) 3817645, www.ldcev.de.

● Weinprobe mit Sektempfang, Weinprobe im Zug und Imbiss, Öchsle Schmalspurbahn e.V., PF 1228, 88412 Ochsenhausen, Tel. 07352/922026, info@oechsle-bahn.de, www.das-oechsle.de

● Kylltal-Express Gerolstein – Bitburg – Erdorf, Eifelbahn e.V., Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein, Tel. 06591/94998730, info@eifelbahn-gerolstein.de, www.eifelbahn-gerolstein.de.

● Erlebniswelt Eisenbahn: Tagesseminar mit Blick hinter die Kulissen, Öchsle Schmalspurbahn e.V., PF 1228, 88412 Ochsenhausen, Tel. 07352/922026, info@oechsle-bahn.de, www.das-oechsle.de

● DB-Museum Halle samstags von 10 bis 16 Uhr geöffnet, DB Mobility Logistics AG, DB Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), info@db-museum.de, www.db-museum.de.

Sa 15.07. und So 16.07.

● Fahrtage bei der Pollo-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.

● Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt mit Schienenbus VT 98, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

● Eisenbahnmuseum Arnstadt geöffnet, Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt / hist. e.V., Rehestädter Weg 4 (Lokschuppen), 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, lokschuppen-arnstadt@arcor.de, www.ebm-arnstadt.de.

● Schmalspurfestival entlang der Weißeritztalbahn mit Sonderzugverkehr, Tel. (03733) 1510, www.sdg-bahn.de.

● Dampfbetrieb bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. 02636/80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), buero@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de.

● Einsatz des Reichsbahnzugs auf der Zittauer Schmalspurbahn, Tel. (03583) 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de.

So 16.07.

● Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig" e.V., Georg-Schumann-Straße 244, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.

● Dampf-Fahrtag bei der Schwäbischen Waldbahn, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

● Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen dampft. Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

● Fahrtag Bremerhaven – Bederkesa, Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.

● Mit 70 083 von München Ost über Holzkirchen nach Rosenheim, Bayerischer Localbahn Verein e.V., Am Wildzaun 11, 82041 Oberhaching, Tel. 0172 8330528 Marcus Sturm, BLV-M.Sturm@arcor.de, www.localbahnverein.de.

● Von Augsburg nach Utting am Ammersee mit der P 8, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

Sa 22.07. und So 23.07.

● Eisenbahnmuseum Arnstadt geöffnet, Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/hist. e.V., Rehestädter Weg 4 (Lokschuppen), 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, lokschuppen-arnstadt@arcor.de, www.ebm-arnstadt.de.

● Sonderzug von Ahrensburg zur Travemünder Woche, Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, info@eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

So 23.07.

● V 36-Diesellok-Einsatz bei der Sauschwänzlebahn Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51300, www.sauschwaenzlebahn.de.

● Triebwagen T 06 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, UEF Lokalbahn A-G e.V., E-Mail: info@lokalbahn.de, www.uef-lokalbahn.de.

● Fahrtag Langen – Bederkesa, Museumsbahn-Bremerhaven-Bederkesa e.V., Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. 04745/7169, geschaeftsstelle@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Bis zum 01. November 2017 verkehrt der Esslinger Triebwagen der AVG an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ab Karlsruhe nach Bundenthal-Rumbach, Tel. (0721) 6107-5885, www.kvv.de/freizeit/freizeitbahnen/felsenland-express.html

Mi 19.07.

● Brunchfahrt bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. 02636/80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), buero@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de.

Sa 22.07.

● Fahrt mit Bacchus, 18 Uhr ab Benndorf, Mansfelder Bergwerksbahn e.V. Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

● Kylltal-Express Gerolstein – Bitburg – Erdorf, Eifelbahn e.V., Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein, Tel. (06591) 94998730, info@eifelbahn-gerolstein.de, www.eifelbahn-gerolstein.de.

● Von Augsburg nach Utting am Ammersee mit der P 8, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

● DB-Museum Halle samstags von 10 bis 16 Uhr geöffnet, DB Halle: DB Mobility Logistics AG, DB Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), info@db-museum.de, www.db-museum.de.

● Bleckeder Kleinbahn Lüneburg – Beckede fährt, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.

Sa 29.07.

● Dieseltage bei der Museumseisenbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

● Großes Bahnhofsfest bei der Buckower Kleinbahn, 10 bis 17 Uhr, Tel. (03343) 357578, www.buckower-kleinbahn.de.

● Kylltal-Express Gerolstein – Bitburg – Erdorf, Eifelbahn e.V., Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein, Tel. (06591) 94998730, info@eifelbahn-gerolstein.de, www.eifelbahn-gerolstein.de.

Sa 29.07. und So 30.07.

● Eisenbahnmuseum Arnstadt geöffnet, Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/hist. e.V., Rehestädter Weg 4 (Lokschuppen), 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, lokschuppen-arnstadt@arcor.de, www.ebm-arnstadt.de.

So 30.07.

● Schmalspurmuseum Lokschuppen Bf Wilsdruff geöffnet, Draisinenfahrten, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

● Dampf-Fahrtag bei der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf – Welzheim, Tel. (0700) 32580106, www.dbkev.de.

● Von Augsburg nach Utting am Ammersee mit der P 8, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. 0821/650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

● Fahrtag Bremerhaven – Bederkesa, Museumsbahn-Bremerhaven-Bederkesa e.V., Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, geschaeftsstelle@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.

● 99 7203 fährt zwischen Amstetten und Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, alb-baehnle@uef-dampf.de, www.uef-dampf.de.

● Dampfzugbetrieb zwischen Bornum und Derneburg, Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V., Chausseestr. 4a, 39279 Loburg Tel. 039245/2042 (Di bis Fr von 10 bis 12 Uhr), info@dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de, www.dbg-hildesheim.de.

● DB-Museum Halle samstags von 10 bis 16 Uhr geöffnet, DB Mobility Logistics AG, DB Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), info@db-museum.de, www.db-museum.de.

● 58 311 fährt zwischen Karlsruhe und Bad Herrenalb, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

Di 01.08.

● Triebwagentreffen in Koblenz,

(CH) mit öffentlichen Extrafahrten anlässlich des 125. Streckengeburtstag Koblenz – Laufenburg. Ausgangsbahnhöfe sind Koblenz und Laufenburg, Tel. (0041) 79 936 66 69, www.dsf-koblenz.ch.

Fr 04. 08 bis So 06.08.

- HISTORIK MOBIL im Zittauer Gebirge mit IK-Zug, Tel. (03583) 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de.

Sa 05.08.

- Technikmuseum Seilablaufanlage geöffnet, Technikmuseum Seilablaufanlage, Frankenberger Straße 172, 09131 Chemnitz, Tel. (0371) 46 400 890, eisenbahnfreunde-chemnitz@web.de, www.technikmuseum-seilablaufanlage.de.
- Neuenkirchener Draisinenbahn in Betrieb, Neuenkirchener Draisinenbahn, Amselweg 1a, 21244 Buchholz, Tel.: 0151/12928543, thal1982@gmx.de, www.soltau-neuenkirchener-kleinbahn.de.
- Nachtschwärmerfahrten bei der Preßnitztalbahn. Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 05.08. und So 06.08.

- Dampfbetrieb bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), buero@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de.
- Tag des Eisenbahnfreunds in Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. 04252/9300-21, info@museumseisenbahn.de, www.museumseisenbahn.de.
- Sommerfest im Bahnbetriebswerk Weimar, Eduard Rosenthalstraße 9 bis 17 Uhr, für Fotofreunde bereits ab 8 Uhr geöffnet, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

So 06.08.

- 58 311 fährt zwischen Karlsruhe und Baiersbronn im Murgtal, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. 07243/7159686, www.uef-dampf.de
- Alter Bahnhof Lette von 15 bis 18 Uhr geöffnet, Eisenbahnmuseum „Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld)“, c/o Pater Dr. Daniel Hörnemann, Abtei Gerleve, 48727 Billerbeck, Tel. 02541/800-154, dhgerleve@web.de, www.bahnhof-lette.de.
- Zuckertütenfahrten jeweils um 13 und 18 Uhr, Eisenbahnfreunde Chemnitztal e.V., Museumsbahnhof Markersdorf-Taura, Hauptstr. 100, 09236 Claußnitz, Tel. 0178/2477346, www.chemnitztalbahn.de.
- 75 1118 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, UEF Lokalbahn A-G e.V., E-Mail: info@lokalbahn.de, www.uef-lokalbahn.de.
- Von Augsburg nach Utting am Ammersee mit der P 8, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR
Samstag, 16.00Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60 Minuten Sendung über den ganzen Zeitraum.
Montag – Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Do 10.08 bis Sa 12.08.

- BEZAU BEAT – Musikerlebnis in der Remise der Bregenzer Waldbahn, Wälderbähnle, Bahnhof 147, 6870 Bezau, Tel. (0043) 6644662330, info@waelderbaehnle.at., www.waelderbaehnle.at.

Sa 12.08. und So 13.08.

- 120. Streckengeburtstag der Fichtelbergbahn mit Bahnhofsfest und Sonderzügen, Tel. (03733) 1510, www.sdg-bahn.de.

Sa 12.08.

- Dampfbahnromantik in der Pfalz. SZ ab Stuttgart, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, historischer-dampfschnellzug@t-online.de, www.uef-dampf.de.
- Ab Berlin nach Rostock zur Hanse-Sail mit 119 158, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Berliner U-Bahn Museum von 10.30 bis 16.30 Uhr geöffnet, Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn e.V. (AGU), Berliner U-Bahn-Museum im Bahnhofsgebäude des U-Bahnhofes Olympia-Stadion, Rossiter Platz 14052 Berlin, Tel. (030) 25627171, www.ag-berliner-u-bahn.de.
- DB-Museum Halle von 10 bis 16 Uhr geöffnet, DB Mobility Logistics AG, DB Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), www.db-museum.de.

So 13.08.

- Veranstaltungen zur Industriekultur Rhein-Main im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, 64295 Darmstadt, Tel. (06151) 376401, museumsbahn@t-online.de, www.museumsbahn.de.
- 99 7203 fährt zwischen Amstetten u. Oppingen zum Teddybärtag, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, alb-baehnle@uef-dampf.de, www.uef-dampf.de.
- Bleckeder Kleinbahn Lüneburg – Beckede fährt, außerdem Oldtimertreffen, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
- Frühstücksfahrt bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), buero@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de.
- Züge verkehren auf der Emmentalbahn, Verein Dampfbahn Bern, Postfach, 3001 Bern, Tel. (0041) 313023968, fahrkartenverkauf@dbb.ch, www.dbb.ch.
- Von Augsburg nach Utting am Ammersee mit der P 8, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

Sa 19.08.

- Öffentliche Zugfahrten auf der Augsburger Localbahn, Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn e.V., Firnhaberstraße 22d, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 50876053, information@bsm-augsburg.de., www.bsm-augsburg.de.
- Nachtschwärmerfahrten bei der Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 19.08. und So 20.08.

- Bahnhofsfest Bad Herrenalb und Pendelfahrten mit 58 311, Dampfnostalgie Karlsruhe, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Heizhausfest im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, info@sem-chemnitz.de, www.sem-chemnitz.de.

MODELLBAHN

Fr 14.07. bis So 16.07.

- Ausstellung in 17207 Röbel OT Bollewick, Dudel 1, „Scheune Bollewick“ von 14 bis 18 Uhr und am So von 10 bis 17 Uhr, Tel. (0395) 3505718, www.eisenbahnclub-neubrandenburg.de

Sa 15.07.

- Großes Sommerfest in 21493 Schwarzenbek, Röngenstraße 24, 11 bis 17 Uhr, Tel. 0157 35710199, www.ebf-schwarzenbek.de.

Sa 29.07. und So 30.07.

- Große Jubiläumsausstellung in 03103 Neupetershahn, Thomas-Mann-Straße 3, Tel. 0177 2445300, www.modellbahn-neupetershain.de.

So 30.07.

- Fahrbetrieb im Feldbahn-Eisenbahngelände, Prof.-Kurt-Sauer-Straße, 10 bis 17 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de. (auch am 27.08.)

Sa 12.08. und So 13.08.

- Ausstellung in 12459 Berlin, Gemeindehaus der evangelischen Kirche, Firlstraße 16a, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0171 3709280, www.mekb.de.

So 13.08.

- Besuchertag in 31655 Stadhagen, Altes Umspannwerk, Am Georgsschacht 10, 10 bis 16 Uhr, Tel. (0572) 182676, www.mec-stadthagen.de.

Fr 18.08.

- Basar der Eisenbahnfreunde Lippe, Schulzentrum Werreanger, 11 bis 18 Uhr, Tel. (05231) 47493, www.eisenbahnfreunde-lippe.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

FLEISCHMANN ▶ DB AG-MESSTECHNIK-120 FÜR N-EINSTEIGER

Im „Start"-Programm von Fleischmann, welches sich explizit an Modellbahn-Anfänger richtet, wurde jüngst eine Nachbildung der gelb lackierten 120 502 präsentiert. Das Vorbild gehört der DB Systemtechnik und befördert Messzüge. Das preiswert angebotene Modell besitzt zwar nur eine Glühlampen-Beleuchtung und funktionslose Stromabnehmer, ist aber sehr gut detailliert und exzellent beschriftet. Leider wird der gute Eindruck durch einen Lackierfehler arg getrübt: Der graue Dachbereich müsste bis an die Lokfront reichen. ***Bestellnummer: 735303; Preis: 129 €***



MÄRKLIN ▶ CHROMOXIDGRÜNE E 41 FÜR H0 UND GÜTERWAGENSET FÜR Z



Im klassischen Grün der langsameren Bundesbahn-Elektroloks kommt die E 41 225 für H0 daher.



Reichlich Holz haben die drei Z-Omm 21 geladen. Was wohl unter dem Schiebedachwagen ist?

Die Göppinger nehmen es mit der vorbildgerechten Umsetzung immer genauer: Die jüngste Ausgabe des recht guten Modells der DB-Baureihe E 41 kommt als chromoxidgrüne Maschine mit Doppellampen, umlaufender Regenrinne und Ursprungs-Lüftergittern daher. Eben exakt so, wie die Vorbildlok E 41 225 im Herbst 1962 an das Bw München Hbf abgeliefert wurde. Die H0-Nachbildung besitzt neben der bei Märklin inzwischen fast schon obligatorischen Geräuschkulisse eine digital steuerbare, stromführende Kupplung. Im Maßstab 1:220 erscheint ein Set mit vier Güterwagen. Die drei Omm 21, einer davon mit Bremserbühne, haben Stammholz geladen und stellen komplette Neukonstruktionen dar. Ein Schiebedachwagen der Bauart Kmmks 51 vervollständigt den fein detaillierten kleinen Güterzug für Spur Z.
Grüne E 41 der DB für H0: 39417; Preis: 299,99 €
DB-Güterwagenset für Z: 86238; Preis: 119,99 €

AB-MODELL ▶ JUBILÄUMSZUG FÜR N UND Nm

Vor 20 Jahren wurde die Firma AB-Modell gegründet. Zum Geburtstag wurde nun etwas ganz Besonderes kreiert: eine schweizerische Ge 4/4 III und passende Panoramawagen im Unternehmensdesign von AB-Modell. Der Wagenzug entsteht auf Basis der Glacier-Express-Modelle von Kato und wird sowohl für Spur N als auch für Nm angeboten. Die Lok gibt es in drei Varianten: im Ablieferungszustand oder leicht gealtert auf Kato-Basis für N und Nm oder als Finescale-Modell aus Neusilber nur für Nm. ***Weitere Infos zum Jubiläumszug unter www.n-schmalspur.de***



FOTO: WERK

ROCO ▶ FÜNFTEILIGER INTERREGIO „HÖLLENTAL" FÜR H0



Roco legt zum Neuheitenreigen rund um das Höllental die fünf Wagen des Interregio 2217 „Höllental" von Norddeich (Mole) nach Seebrugg auf. Insgesamt sind fünf Wagen mit entsprechender Beschriftung erhältlich, darunter drei Wagen zweiter Klasse mit jeweils unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Wagen sind mit passenden Zuglaufschildern versehen. ***Bestellnummern: 74300 (Aimz); 74301 (Bimz); 74302 (Bimz); 74303 (Bimdz); 74304 (ARkimbz); Preis: je 46,90 €***

HOBBYTRAIN ▶ ZWEI NEUE WERBE-189 FÜR SPUR N



Trotz ihrer markant gesickten Seitenwände hat sich auch die Baureihe 189 als fahrende Litfaßsäule etabliert. Hobbytrain bringt nun mit der 189 997 der TX-Logistik (links) und der 189 218 von MRCE (rechts) gleich zwei neue Werbeloks dieser Baureihe im Maßstab 1:160, beide als digitale Modelle mit Sound. Sie erscheinen unter dem Label „Edition: Kunstdruck" und überzeugen mit einer hervorragenden Werbe-Bedruckung. ***189 997 der TX-Logistik: H2926S; Preis: 249,90 €***
189 281 von MRCE: H2925S; Preis: 234,90 €

WENZ ▶ DIESELLOK DER SAR FÜR 0n30

Mit der Kapspur-Diesellok der Class 91 der South African Railways (SAR) kommt von Wenz nun ein Modellbausatz eines wirklich exotischen Vorbildes im Maßstab 1:48. Das Gehäuse wird im 3D-Druckverfahren hergestellt, diverse Messinggussteile vervollständigen die Detaillierung. ***Bestellnummer: WM0874; Preis: 1298 €***



FOTO: WERK

SUDEXPRESS ▶ NEUE GROSSDIESEL FÜR SPUR N



Sudexpress legt nach der Präsentation seines überzeugenden Modells der Euro 4000 mit neuen Farbvarianten nach. Dabei präsentieren die Portugiesen unter anderen auch eine Euro 4000 in der Ausführung der Israel Railways als Exklusivmodell für DM-Toys. Die Bedruckung ist sauber und absolut vorbildgetreu. In Israel kommen die Loks übrigens auch vor rot-weißen Doppelstockwagen zum Einsatz. ***Bestellnummer: SIR140116N; Preis: 229,99 €***

RIETZE ▶ REGIOBUS UND COMBINO-TRAM FÜR H0

Ist es nun eine Hommage oder doch ein wenig frech, dass MAN seinen neuen Überlandbus aus der Lion's-Reihe ausgerechnet nach dem großen Konkurrenzangebot der DB AG „Intercity" getauft hat? Rietze hat den Lion's Intercity nun in den Maßstab 1:87 übertragen. Das Modell gibt die recht klassische Form des großen Vorbilds überzeugend wieder, Detaillierung und Bedruckung entsprechen dem gewohnten Standard. Der heimische ÖPNV lässt sich indes auch mit der neuen Combino Tram aus dem Hause Siemens modernisieren. Der dreiteilige Straßenbahntriebzug erscheint als rollfähiges Kunststoffmodell mit beweglichem Stromabnehmer und ist mit einer vereinfachten Inneneinrichtung versehen. Leider sind zahlreiche Details, wie etwa die Frontlampen, nur aufgedruckt. Der Preis der kleinen Tram erscheint angesichts der robusten Kunststoff-Ausführung daher etwas gewagt. ***Siemens Combino Tram: STRA01019; Preis: 89,90 €; MAN Lion's Intercity: 74700; Preis: 31,90 €***



Die Werbung täuscht: Die kleine Tram ist noch lange nicht reif fürs Altenteil.



„Und da sitzt der Fahrer", erklärt der Experte seinem gebannt lauschenden Zuhörer.

TILLIG ▶ GÜTERTRANSPORT-VEHIKEL FÜR TT



Kesselwagen Zaes der PKP Cargo und DR-Wärmeschutzwaggon.

Der moderne vierachsige Kesselwagen gehört der polnischen PKP Cargo und in die aktuelle Epoche, während der Wärmeschutz-G 10 mit Bremserhaus ein DR-Fahrzeug der Epoche III ist. Der Transporter Tempo Wiking (von Tillig fälschlicherweise als Matador klassifiziert) fuhr ebenfalls in den 1950er-Jahren umher, allerdings in Westdeutschland. Er ist gestochen scharf bedruckt. ***PKP-Kesselwagen für TT: 17430; Preis: 44,90 €, DR-Wärmeschutzwagen für TT: 17354; Preis: 34,50 €, Tempo Wiking für TT: 17354; Preis: 11,90 €***



Damit die Röhre nicht dunkel bleibt: Der hellblaue Tempo Wiking rollt für ein Rundfunkgeräte-Reparaturgeschäft.

HERPA ▶ LASTWAGEN DER EPOCHE IV FÜR H0

Zwei schöne Lkw-Modelle im Maßstab 1:87 liefert Herpa derzeit an den Fachhandel aus: Der Roman Diesel war eine rumänische Lizenzproduktion der seinerzeit modernen F-Serie von MAN. Er transportiert einen Kühlauflieger der rumänischen Spedition ITIA. Für die einst im Transitverkehr tätige DDR-Spedition Deutrans ist dagegen der Iveco-Hängerzug unterwegs. Auch er gehört in die 1980er-Jahre und trägt die zuletzt typische Deutrans-Beschriftung mit den blau-orangefarbenen Zierstreifen. ***ITIA-Roman: 306935; Preis: 29,95 €, Deutrans-Iveco: 307161; Preis: 34,95 €***



Der Roman Diesel 6x4 war vor allem als Kühlsattelzug sehr beliebt.



Deutrans setzte fast ausschließlich westeuropäische Lastwagen ein.

TE-MINIATUR ▶ BAHNHOF STEINERNE RENNE FÜR H0

Nun können die neuen Schmalspur-Dampfloks von Tillig auch im Modell einen Stopp im Bahnhof Steinerne Renne einlegen, denn Te-Miniatur bringt eine Nachbildung des dortigen Empfangsgebäudes im Maßstab 1:87. Der Lasercut-Bausatz besteht im Kern aus stabilem MDF, hochwertiger Architekturkarton sorgt für ein ansprechendes Aussehen. Dazu gehören eine feine Fachwerkausführung, gravierte Mauern und ein Dach mit Schindelstruktur. Stationsschilder liegen bei.

Bestellnummer: 1800; Preis: 67,90 €



FOTO: WERK

VIESSMANN ▶ LUTHER FÜR H0

Martin Luthers Thesenanschlag an der Kirchentür der Schlosskirche zu Wittenberg gehört mit hoher Wahrscheinlichkeit in das Reich der Sagen und Legenden, nichtsdestotrotz haben seine Thesen die Welt nachhaltig verändert. Zum 500. Jahrestag des Ereignisses erscheint auch bei Viessmann etwas thematisch Passendes: In limitierter Auflage wird es eine Luther-Figur für H0 geben, deren hämmernder Arm motorisch bewegt wird.

Figur: 1595; Preis: 39,95 €, passendes Klopfgeräusch-Soundmodul: 5570; Preis: 35,50 €



BUSCH ▶ SCHNAPSBRENNEREI UND OST-TRANSPORTER FÜR H0



Ein seltener Anblick, da meist gut versteckt: In der Schwarzbrennerei wird Hochprozentiges erzeugt.



Für bekannte DDR-Marken wie Mitropa und Konsum sind die beiden Framo-Halbbusse unterwegs.

Jetzt kann auch auf der Modellbahn am Fiskus vorbei schwarz gebrannt werden: Die Brennereiausstattung besteht hauptsächlich aus 3D-Druck- und Lasercut-Teilen und passt exakt in den separat erhältlichen Echtholzschuppen. Dazu gibt es noch eine kleine Wellblechgarage. Es handelt sich um Bausätze. Das bekannte Modell des Framo-V901/2, eines typischen Transporters in der jungen DDR, erscheint in einer Formvariante als sogenannter Halbbus. ***Brennereiausstattung: 1186; Preis: 19,99 €, Holzschuppen: 1594; Preis: 14,99 €, Wellblechgarage: 1592; Preis: 13,99 €, Framo-Halbbus: 51272 („Mitropa"), 51272 („Konsum"); Preis: je 22,99 €***

MODELLBAHN-UNION ▶ WINDMÜHLE FÜR N

Nun kann Don Quijote den Kampf gegen seine liebsten Feinde auch im Maßstab 1:160 führen, denn der N-Spezialist Modellbahn-Union bringt zwei Windmühlen in Lasercut-Technik als Kartonbausätze heraus. Die Modelle sind sowohl mit Ziegelmauerwerk erhältlich, wie im nebenstehenden Bild zu sehen, als auch in einer Variante mit Holzverschalung. Für einen Antrieb der Flügel muss man allerdings selbst sorgen. ***Bestellnummer: N-H00035 (Ziegelbauweise), N-H00034 (Holzbauweise); Preis: je 24,99 €***



FOTO: WERK

MO-MINIATUR ▶ EICHER-TRAKTOR FÜR H0

MO-Miniatur liefert den Eicher Wotan II von 1968 mit luftigem Fritzmeier-Verdeck in 1:87. Perfekt lackiert und detailliert präsentiert sich der kleine Acker-Gott. Der Kühlergrill ist leider nur gedruckt, auch die Räder sind nicht drehbar gelagert. Dennoch geht der Preis angesichts der aufwendigen Ausführung mit vielen Ätzteilen in Ordnung. ***Bestellnummer: 20810; Preis: 39,80 €***



JUWEELA ▶ MÜLLTONNEN FÜR TT

Juweela ermöglicht die vorbildgetreue Müllentsorgung im Maßstab 1:120: Der Zubehöranbieter präsentiert als Neuheit Abfalltonnen aus Zinkblech, wie sie einst deutschlandweit verbreitet waren. Die kleinen Mülltonnen sind aus Keramik gefertigt und ab Werk koloriert. Lieferbar sind Packungen zu 20 (21259) und 40 Stück (21260). ***Bestellnummer: 21259/21260 Preis: 7,29 €/10,49 €***



FOTO: WERK

RST-MODELLBAU ▶ WETTERFAHNE FÜR H0

Viele Gebäude werden auch heute noch von Wetterfahnen mit bildlichen Motiven geziert, wobei Hähne traditionell besonders beliebt sind. Auf dem Wasserturm in Sinzig am Rhein wird jedoch etwas ganz anderes abgebildet, nämlich – passend zum Turm – eine Lokomotive. Die lustige Wetterlok kann dank RST-Modellbau nun auch im Maßstab 1:87 auf Wasserturm-Spitzen gesetzt werden. Der kleine Bausatz besteht aus Neusilber-Ätzteilen. ***Bestellnummer: ZB1004; Preis: 5 €***



FOTO: RAINER ALBRECHT

US-CORNER

Ursprünglich war der Morrison-Knudsen-Konzern ein Bau- beziehungsweise Infrastrukturunternehmen, das an weltbekannten Bauprojekten wie dem Hoover Dam beteiligt war. In den 70er-Jahren schuf man eine Eisenbahn-Abteilung, die Waggons baute, aber auch Lokomotiven aufarbeitete. Zu den aufgearbeiteten Maschinen gehörte eine EMD-SD45 aus dem Jahr 1971, die jetzt als H0-Modell (MKCX 9520) in der Athearn-Ready-to-Roll-Serie erhältlich ist (Art.-Nr.: 65026).

Ebenfalls neu im Ready-to-Roll-Sortiment sind ein modernisierter 40-Fuß-Box-Car im Lack der Bahngesellschaft Illinois-Central-Gulf (Art.-Nr.: 14617), ein 50-Fuß-FMC-„Exterior Post Combination Door Box Car" der Bahngesellschaft Missouri Pacific (Art.-Nr.: 87195) sowie ein 60-Fuß-Box-Car derselben Bahngesellschaft (Art.-Nr.: 75024).

In der Genesis-Serie ist kürzlich die SD70M der Bahngesellschaft CSX erschienen (Art.-Nr.: G69323), die durch eine außerordentlich gute Detaillierung besticht. Der Tsunami 2-Sound klingt vorbildgemäß.

Wyoming ist einer der US-Bundesstaaten, die nicht im Fokus der meisten US-Touristen stehen. Die Fläche Wyomings ist beinahe so groß wie die alte Bundesrepublik und die Bevölkerung erreicht kaum die Einwohnerzahl Frankfurts. Das Wyoming Medical Center in Caspar lackierte einige Krankenwagen mit besonderen Motiven aus der faszinierenden Natur dieses dünn besiedelten Staates. Busch bildet diese Fahrzeuge in einer Sammelserie nach. Kürzlich erschien das Modell Nummer fünf, das einen großen Elch auf der Seitenfläche trägt. Der hervorragend detaillierte Ford F-350 ist sehr gut lackiert und bedruckt.

Die 50er-Jahre waren geprägt von nuklearer Abschreckung, kaltem Krieg, aber auch vom Traum der unbegrenzten technischen Möglichkeiten. In dieser Zeit entwickelte der General-Motors-Konzern sogar Pkw mit Düsenantrieb.

Die Modelle Firebird I und II, die Assoziationen an Superman-Filme auslösen, sind im Maßstab 1:87 beim Hersteller Best of Show (BoS) in hervorragender Detaillierung und Bedruckung erhältlich.

Eine SD45, die eine Aufarbeitung bei Morrison-Knudsen erhielt, ist bei Athearn erhältlich.





Box-Cars der ICG und der Mopac in H0.

Ein Rettungswagen des Typs Ford F-350 in der markanten Lackierung des Wyoming Medical Centers.





Als die Zukunft noch grenzenlos schien: Firebird I und II.



In bestgewohnter Genesis-Qualität: Die SD70M der Bahngesellschaft CSX.

FOTOS (5): RAINER ALBRECHT

AUS DEM RÜCKSPIEGEL

Bw Friedberg oder Neustadt?

☐ Für die im MEB 6/2017 im „Rückspiegel“ gezeigte Beschreibung des Bw Friedberg steuerte Klaus-Jürgen Funk vom Frankfurter Modell- und Eisenbahnverein e.V. ein Foto bei. Als das nach diesen Unterlagen gefertigte „Bw Neustadt“ in den 70er-Jahren erbaut wurde, war die 23-Meter-Drehscheibe noch ein Eigenbau. Inzwischen steht eine Fleischmann-Drehscheibe im Dienst. Das Bw kann vom Bedienpult „Neustadt“ oder auch separat mit Handreglern gesteuert werden. Die gesamte Anlage wird über drei Bedienpulte betrieben, gefahren wird analog mit Gleichstrom. Während der Adventswochen ist die Anlage für Besucher geöffnet, sonst sind Termine nach Absprache möglich. Dienstag und Donnerstag ab 16 Uhr sind die regelmäßigen Arbeitstermine. Weitere Informationen zum Verein unter: www.modelleisenbahn-frankfurt-oder.de


FOTO: KLAUS-JÜRGEN FUNK

GERBSTEDT

Modelle aus Beton zerstört


FOTO: AXEL MEHNERT

☐ Günther Beinert gibt nicht auf. Der 83 Jahre alte Modellbahner baut seine durch Unbekannte zerstörten 17 Eisenbahnmodelle wieder auf. Die schweren Beton-Modelle kann er alleine nicht mehr anheben, aber die Stadt Gerbstedt hat zwei Mitarbeiter des Bauhofes abgestellt. Ob sich alle Beton-Miniaturen wieder herstellen lassen, ist nicht sicher. „Wir wollen es einigermaßen versuchen“, sagte Beinert. Das Freilichtmuseum, zu dem 39 Loks, 23 Personen- und 31 Güterwagen gehören, soll wieder Freude machen. Als Erstes wurde der Nachbau der V60, die einst auch in Gerbstedt lief, repariert. Notstromaggregat und Winkelschleifer kamen von der Gemeinde. „Flicken, mehr können wir erst einmal nicht“, meinte Behnert, der die Modelle auf eigene Kosten hergestellt hat. Bei der Reparatur sollen Spenden helfen, die in einer vom Landtagsabgeordneten Wolfgang Aldag initiierten Aktion gesammelt werden.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zug des Monats

☐ Unkrautvertilgung mit Ae 3/6: Um den für die Funktion des Schotterbetts schädlichen Aufwuchs im Gleis einzudämmen, haben die SBB 1957 und 1959 zwei Spritzwagen gebaut, die auf Drehgestellen alter Lokomotivtender (C 4/5 2705, 2707 und 2712) rollen. Der Tank fasst 37 Kubikmeter Herbizidlösung (Primatol oder Atrazin). Diese stark verdünnte Menge reichte für 45 Kilometer einer eingleisigen oder 75 Kilometer eines Gleises auf einer zweigleisigen Strecke und wurde mit 35 bis 40 km/h ausgebracht. Der Umwelt zuliebe wurden diese Einsätze ab 1980 und nochmals ab 1987 reduziert und Anfang der 90er-Jahre eingestellt. Seither dienen die Wagen im Hochsommer dazu, stark erhitzte Schienen präventiv mit Wasser zu kühlen, was Gleisverwerfungen verhüten soll. Die schiebende Lokomotive Ae 3/6 I 10682 stammt aus dem Jahr 1927 und hat eine Leistung von 1,56 MW bei einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Sie verdient sich am Kaeserberg noch ihr Gnadenbrot.

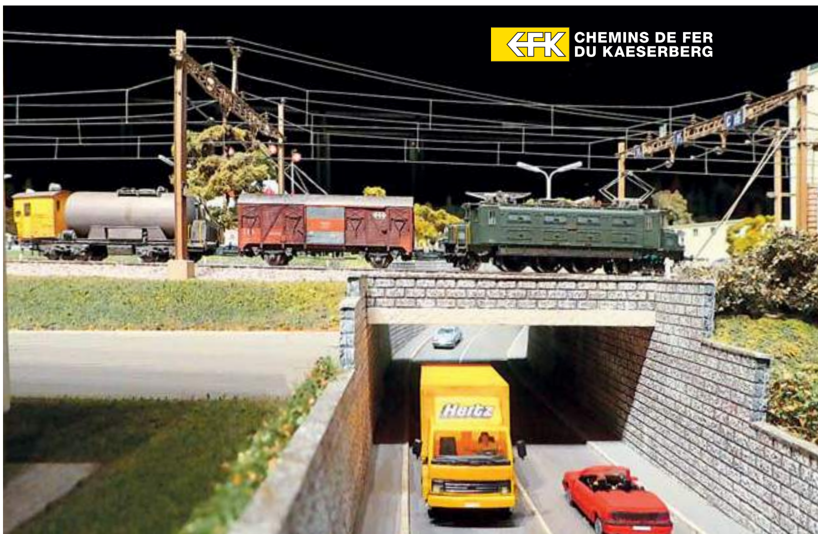


FOTO: CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

NOCH

Großer Mythen

☐ Seit dem 8. Juni 2017 beherbergt die Mythenhütte, auf 1898 Metern in den Schwyzer Voralpen gelegen, das Modellgebäude, dem sie vor zwei Jahren noch als Vorbild diente. Die Idee, die Hütte als Lasercut-Bausatz im NOCH-Programm zu verwirklichen, kam vom Schweizer Generalimporteur Norbert Philipp von der Marcel Weber AG in Pratteln. Hans Reichmuth-Flecklin, Präsident des Vereins der Mythenfreunde, hatte die Originalpläne zur Verfügung gestellt. So konnte ein originalgetreuer Bausatz umgesetzt werden, sowohl für H0 als auch für N. Als Dankeschön für die Mitwirkung sollte dem Team der Mythenhütte das Modell auf einem Diorama überreicht werden. Den Transport übernahmen die beiden NOCH-Geschäftsführer Dr. Rainer Noch und Sebastian Topp höchstpersönlich: Nach einem Aufstieg über 800 Höhenmeter kamen sie an der Hütte an. Dort wurde auch eine Spende an den Verein zum Erhalt von Hütte und Wegen überreicht.



FOTO: NOCH

Geschäftsführer Sebastian Topp, Geschäftsführer Dr. Rainer Noch, Export-Leiterin Petra Schweizer, Generalimporteur Norbert Philipp und Sonja Philipp-Güntert am Gipfel des Großen Mythen.

MODELLBAHN-AG DER GRUNDSCHULE OBERLAUCHRINGEN

Sie kommen mit Freude und gehen mit Bedauern



FOTO: DIETMUND SCHWARZ

☐ Die Modellbahn-AG ist mit 24 Teilnehmerinnen und Teilnehmern wieder auf große Nachfrage gestoßen. So konnte die Anlage in diesem Jahr nicht nur um einige Modellhäuschen ergänzt werden, auch der Fahrbetrieb wurde deutlich erweitert. Nun können bis zu vier Loks gleichzeitig fahren und rangieren, denn die Rangiergleise wurden erweitert und mit einem Containerterminal versehen. Alle Kinder waren begeistert dabei und freuen sich, sofern sie noch an der Schule sind, auf eine Fortsetzung im kommenden Schuljahr. Diejenigen, die gehen müssen, bedauern das sehr.

MODELLBUNDESBAHN

Umzug nach Brakel

Die Modellbundesbahn zieht nach Brakel um (zwölf Kilometer von Bad Driburg entfernt). Das gaben die Betreiber bekannt. Bisher war die Anlage im Güterbahnhof in Bad Driburg zu Hause. Wegen der fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten gab es dort keine Zukunft. Im Herbst 2017 soll in Brakel direkt an der Bundesstraße 252 eine Stahlhalle entstehen, die der Ausstellung dauerhaft eine neue Heimat bietet. Dann stehen 675 Quadratmeter zur Verfügung. Das Grundstück ist gekauft. Im Laufe des Jahres 2018 soll es weitergehen, dann auch mit neuem Bauabschnitt.



FOTO: MARKUS TIEDTKE

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Dr. Rolf Brüning, Rainer Heinrich, Helge Scholz, Armin Schmutz, Michael Siemens, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Julia Heller, Claudia Klausnitzer

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: SLG. MEB

EIN STÄHLERNER HOLZROLLER

Fünf Jahre nach den DB-Einheitsloks rollten bei der DR die vergleichbaren Baureihen E 11 und E 42 auf die Gleise. Es waren die ersten Neubau-E-Loks der DDR.



FOTO: A. BAUER-PORTNER

AN DER NORDSEE- ...

... Küste ist die H0-Modulanlage der „Eisenbahnfreunde Friesland e. V." angesiedelt. Dort begeistern nicht nur Eisenbahnmodelle.

Das September-Heft erscheint am

9. August

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: SLG. KNIPPING

VON DER LOKALBAHN-AG ZUR S 7

Die Geschichte der Isartalbahn, die vor 125 Jahren München erreichte, bietet echte Fahrzeug-Schmankerl.

AUSSERDEM

Ludmillas unterwegs

Noch immer unverzichtbar sind die sechsachsigen Dieselkraftpakete aus Woroschilowgrad.

Wünsche wohl zu speisen

Jörg Chocholaty meint: Das geht nur, wenn Speisewagenmodelle auch im Inneren detailliert sind.

Masterplan vorgestellt

Das Bundesverkehrsministerium stellte ein Konzept vor, wie der Schienengüterverkehr der Zukunft aussehen soll.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER

FAST WIE IN ALTEN ZEITEN

Mit der Elektrifizierung der hinteren Höllentalbahn verschwindet wieder ein Stück alte Bahn-Atmosphäre.



FOTO: SEBASTIAN KOCH

AUF METERSPUR DURCHS SELKETAL

Mit Erscheinen der neuen Tillig-Modelle rücken H0m-Anlagen nach Harz-Vorbild immer stärker ins Interesse der Modellbauer.

SO EXKLUSIV WAR REISEN NOCH NIE ...



NUR BEI UNS ERHÄLTLICH



Roco

Roco 74107

2er Set Liegewagen, DB, Ep.IV „Hummel Reise und Scharnow-Reisen"

89,95 €





In der Bundesrepublik existierten bereits seit den 50er Jahren eine ausreichende Zahl von „Volkstümlichen Reiseorganisationen". Im Bereich der großen Reiseunternehmen waren dies vor allem Touropa, Arbeitsgemeinschaft DER-Gesellschaftsreisen in München, Scharnow-Reisen GmbH KG in Hannover und Hummel-Reise in Hannover.

Den Reiseunternehmen, die Zusammenschlüsse von großen Reisebüros darstellen, kommt die Deutsche Bundesbahn durch vorzugsweise Stellung neuzeitlicher Reisezugwagen, insbesondere Liegewagen, für ihre Sonderzüge entgegen. Noch Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre gehörten Reisebürosonderzüge bzw. Kurswagen zum Alltag der DB.

1968 wurde das Unternehmen Touristik Union International GmbH & Co. KG (TUI) durch TOUROPA, Scharnow-Reisen, Hummel Reise und Dr.-Tigges-Fahrten gegründet. In 1978 wurde dann der erste Sonderzug TUI-FerienExpress eingesetzt … aber das ist ein anderes Kapitel.

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

märklin
TRIX

Unser H0 Club-Modell 2017:

Der Tenderlok-Klassiker BR 75.4

Verführerisch nicht nur für alle, die noch kein Modell dieser beeindruckenden Allround-Tenderlok haben.



Vorbildgetreue Darstellung von Druckausgleicher, Schmierpumpe, Luftfilter und freistehende Leitung zum Vorwärmer.

Werden Sie jetzt Mitglied und sichern Sie sich Ihr Clubmodell unter:
https://www.maerklin.de/clubs

Bestellschluss: 31. August 2017

Highlights:
- **Komplette Neuentwicklung**
- Hervorragende Zugkraft durch massiv ausgeführte Wasserkästen und Lokomotivrahmen
- Mit Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen
- Zahlreiche angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall
- Serienmäßig eingebauter Rauchsatz

Mehr als Realität!
Mit der Märklin AR App und Smartphone mehr erfahren.



märklin H0

Wechselstrom





39753 Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4
(ehemalige badische VI c) **€ 349,99 ***

Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 41324 exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

TRIX H0

Gleichstrom





22793 Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4
(ehemalige badische VI c) **€ 349,99 ***

Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 23429 exklusiv nur für Trix Club-Mitglieder angeboten.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix